JAHRGANG 7
JUNI 1958

6

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN
VERLAGSPOSTAMT HALLE/SAALE · EINZELPREIS DM 1,–





Wissen Sie schon . . .

● *daß auf dem Hauptbahnhof in Leipzig der erste ferngesteuerte Fahrtrichtungsanzeiger in Betrieb genommen wurde? Ein Drucktastenpult mit der Aufgliederung nach Zuggattungen, Fahrtrichtung, Uhrzeit und Sonderangaben ermöglicht der Aufsicht, alle für das jeweilige Gleis in Frage kommenden Abfahrtangaben einzustellen. Nach einer Probezeit sollen alle Bahnsteige des Leipziger Hauptbahnhofs mit diesen Fahrrichtungsanzeigern ausgestattet werden.*

Foto: Illner, Leipzig

● *daß die RENFE, die Spanische Staatsbahn, mit den Portugiesischen Staatsbahnen übereingekommen ist, die iberische Breitspur beizubehalten? Sie werden also nicht auf die europäische Normalspur übergehen, wie das vom NATO-Oberkommando gewünscht worden ist.*

● *daß eine Delegation von Eisenbahnexperten aus der Volksrepublik China das Reichsbahnentwicklungswerk Blankenburg besuchte, um sich über seine Arbeitsweise zu informieren und Anregungen zu erhalten?*

● *daß die New Haven & Hartford Railways zu Lokomotiven übergehen, die zwischen elektrischem Antrieb über eine dritte Schiene und dieselelektrischem Antrieb wechseln können? Damit will man die Strecke New York—Boston ohne Lokwechsel fahren. Jede Lok soll ungefähr 280 000 Dollars kosten.*

AUS DEM INHALT

Titelbild

Bildausschnitt aus der H 0-Anlage der Arbeitsgemeinschaft Bf Dresden-Neustadt. Foto: G. Illner, Leipzig.

Rücktitelbild

Güterzuglokomotive der Baureihe 55 (frühere Bezeichnung pr G 8[1]), Betriebsgattung G 44.17. Foto: G. Illner, Leipzig.

IN VORBEREITUNG

Verbesserung der Betriebssicherheit an Weichen und Kreuzungen der Baugröße H 0

Elektrische Beleuchtung von Wagen der Baugröße 0 und H 0 durch Akkumulator

Fahrstromversorgung der Modelleisenbahnanlage Altenberg—Holzingen—Wiesmar

Die Breitbandfunkentstörung elektrischer Modelleisenbahnen

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft", Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 53 08 71 und Leipzig 4 29 71; Fernschreiber 011448. Typographische Gestaltung: Herbert Hölz. Erscheint monatlich: Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag oder bei den Vertriebsstellen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei". **Anzeigenannahme:** Verlag „Die Wirtschaft", Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Z. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 4. **Druck:** VEB Druckerei der Werktätigen, Halle (Saale). Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

Mit Volldampf zum V. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands

Im Juli dieses Jahres findet der V. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands statt. Dieses Ereignis stellt nicht nur für das Leben der Partei der Arbeiterklasse einen besonderen Höhepunkt dar, sondern darüber hinaus erwarten alle Werktätigen der Deutschen Demokratischen Republik von diesem höchsten Parteiorgan wichtige Beschlüsse, die für die Zukunft aller Deutschen von großer Bedeutung sein werden.

In unserem Arbeiter-und-Bauern-Staat besteht eine feste moralisch-politische Einheit zwischen Staat und Partei und Partei und Bevölkerung. Diese Tatsache drückt sich am besten in den Produktionsverpflichtungen hunderttausender parteiloser Bürger unserer Republik zu Ehren des V. Parteitages der SED aus. So verpflichteten sich bekanntlich die Jungeisenbahner der Deutschen Reichsbahn, durch besondere Arbeitserfolge die Geldmittel für eine Neubau-Personenzuglokomotive der Baureihe 23^{10} aufzubringen und diese Lokomotive dem V. Parteitag als Geschenk zu überreichen.

Auch die Modelleisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik stehen dieser großen Aktion zu Ehren des V. Parteitages nicht fern. Dafür ist Beweis, wie der Aufruf unserer Redaktion im Heft 5/58 an alle Arbeitsgemeinschaften, alle Jungen Pioniere und übrigen Modelleisenbahner, sich an einer Sammlung für die Mittel zum Bau des Modells dieser Lokomotive der Baureihe 23^{10} in der Baugröße 0 zu beteiligen, aufgenommen wurde. Dieses Modell werden die Modelleisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik dem V. Parteitag der SED als Geschenk überreichen und damit bekunden, daß auch sie fester hinter der Politik der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands und der Regierung unseres Arbeiter-und-Bauern-Staates stehen. Wir alle wissen sehr gut, daß unsere Beschäftigung mit der kleinen Eisenbahn nur sinn- und zweckvoll sein kann, wenn der Frieden erhalten bleibt. Wir alle wissen aber auch ebenso, daß es gerade die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands ist, die immer konsequent für die Erhaltung des Weltfriedens eintritt. Bisher sind auf unseren Aufruf eine ganze Anzahl Verpflichtungen der Redaktion zugegangen, von denen wir hier nur einige gute Beispiele nennen wollen:

So wird die Arbeitsgemeinschaft der Station Junger Techniker und Naturforscher in Jüterbog eine Altmaterialsammlung durchführen, deren Erlös für den Bau der Modell-Lokomotive verwandt werden soll. Bisher wurde von den Jungen Pionieren in Jüterbog als Zwischenergebnis ein Betrag in Höhe von 30,— DM aufgebracht.

Der Mitarbeiter unseres Beratenden Redaktionsausschusses, der parteilose Schlosser Johannes Hauschild von den Leipziger Verkehrsbetrieben wird zwei Sonderschichten leisten und den Erlös auf das Sonderkonto „Modelleisenbahn" überweisen.

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Modellbahn bei der Kammer der Technik in Leipzig wollen je einen Stundenlohn zur Verfügung stellen.

Der allen Modelleisenbahnern bekannte Lehrer Günter Barthel aus Erfurt spendete 20,— DM und verpflichtete sich, mit der von ihm geleiteten Arbeitsgemeinschaft Junge Modelleisenbahner Altstoffe zu sammeln.

Unser Mitarbeiter Ing. Gerlach, Berlin, und Ing. Fromm, Weimar, spendeten 30,— bzw. 50,— DM und tragen somit zum Gelingen der Aktion bei.

Nicht zuletzt werden der Verantwortliche Redakteur, Heinz Lenius, und der fachwissenschaftliche Mitarbeiter Helmut Kohlberger von unserer Redaktion, zu Ehren des V. Parteitages für fünf Arbeitstage in einem Produktionsbetrieb, der Modelleisenbahnerzeugnisse herstellt, tätig sein und den erarbeiteten Lohn für die Lokomotive Baureihe 23^{10} zur Verfügung stellen.



Wir rufen noch einmal alle Modelleisenbahner und Arbeitsgemeinschaften auf, sich aktiv zu beteiligen. Alle Geldbeträge bitten wir auf das Konto „Modelleisenbahn" bei der Reichsbahnsparkasse Berlin eGmbH, Berlin W 8, Clara-Zetkin-Str. 35, Konto beim Berliner Stadtkontor Nr. 1/9021 zugunsten 50 115 zu überweisen. Vorwärts mit Volldampf zum V. Parteitag!

Zehn Jahre - eine kurze Zeit

Es war ein komisch riechendes Zeug, das mir Doris in den Rücken rieb. Die Junisonne brannte auf das magere Fell, von der Stirn tröpfelte der Schweiß und bildete kleine Rinnsale, die in den Augen brannten. Vor 10 Jahren, im Juni 1948, gab es ja auch kein vernünftiges Sonnenöl. Dafür waren Doris Hände zart und weich.

„Man kann jede Rippe zählen", sagte sie und spielte Klavier auf meinem Kreuz. Sie lächelte mit ihren dunkelbraunen Augen. „Hast du Hunger?"

Ich dankte. „Nein, es ist nicht so schlimm." Wortlos griff sie aber in ihre damals so todschicke Igelittasche und reichte mir eine Stulle.

Verlegen würgte ich an dem Brot herum. „Laß' man", sagte Doris, „das wird auch mal anders. In 10 Jahren wiegst du bestimmt 180 Pfund." Ich mußte lachen. Da war ich nun ganze 185 cm groß, wog 135 Pfund und hatte einen animalischen Appetit.

„Niemals, Doris", entgegnete ich. „Mich wirst du immer nur als langen Hageren sehen."

Dann rannten wir über tausend Arme, Beine und Handtücher zum Strand hinunter und standen bald bis zum Hals im alten Berliner Müggelsee.

Am Erfrischungsstand kauften wir für 20 Mark eine Schachtel „Sondermischung". Doris besaß noch ein halbes Brot und etwas Marmelade. Und als wir beide, Doris und ich, am Abend vom Strand in das Häusermeer der viergeteilten Stadt zurückfuhren, und bei Doris in dem kleinen Studentenzimmer den alten Rundfunkempfänger eingeschaltet hatten, waren wir glücklich. Mit 20 „Sondermischung" — und uns.

Der Abend senkte sich über die Stadt. Doris Zimmer lag im fünften Stock. Auf der anderen Straßenseite war Stromsperre. Zwei Eier gab es auf einen Abschnitt der Lebensmittelkarte. Wir hatten es schon in der S-Bahn gehört.

Ob mein Anzug-Bezugschein schon bewilligt ist? „Tausche Modellbahnteile gegen Schuhe." „Lieber Hund kostenlos abzugeben — nur in gute Hände." Stromsperre ... Nacht. „Schlaf schön, Doris."

*

„Ganz schönen Speck auf den Rippen, lieber Freund", sagte mein Zimmergenosse im Haus „Einheit" in Heringsdorf, als wir uns dieser Tage gemeinsam vor dem Spiegel rasierten.

„Was heißt hier Speck", fragte ich. „Vor zwei Jahren wog ich vorübergehend 204 Pfund, jetzt sind es nur noch 192. Darauf bin ich ordentlich stolz."

Und nachdenklich fügte ich noch etwas hinzu: „Vor 10 Jahren, da war ich ein hagerer Typ, wissen Sie, schlank und schmal ... so eine richtige Hungerlatte. Ich muß ihnen mal ein altes Bild von mir zeigen." —

Wir lachten und gingen zum Strand. Ein junges Mädchen warf mir versehentlich einen Wasserball an den Kopf. Es war braun gebrannt und dunkelhaarig. Als die Kleine den Ball wieder aufhob, dabei entschuldigend zu mir herüberlächelte, mußte ich an Doris denken. Ja, so hatte Doris damals auch ausgesehen. Das ist nun schon 10 Jahre her. —

Eine lange Zeit — aber wie man es eben nimmt, vielleicht auch eine kurze Zeit. 10 Jahre können eine Ewigkeit oder ein Klecks in der Geschichte sein. —

Ich hatte mich müde gebadet und geschwommen. Auf dem Bauch liegend starrte ich in den feinen gelben Sand. Mein Rücken glänzte. Sonnenöl. Ja, zum Teufel, was erinnert dich nicht alles an damals, an Doris? Da lebt man doch h e u t e und schafft für das Morgen, erholt sich auf Ferienscheck vom FDGB, überlegt, ob es im Herbst für einen Motorroller reicht und denkt doch zurück.

So selbstverständlich ist das Heute eigentlich nicht. Aber wenn man so eine Entwicklung etappenweise mitgemacht hat, dann wird der zurückgelegte Weg mit seinen Hindernissen nur zu oft vergessen. Alles ist selbstverständlich geworden. Wenn ich 1948 an Modelleisenbahnen gedacht hätte, wäre ich mir komisch vorgekommen. Wer hatte schon Sinn und Zeit und die Mittel für eine Liebhaberei? Heute — selbstverständlich.

Neben mir erzählte ein junger Mann seiner Braut etwas über den Hochseehafen Rostock. „So ein Schiff mit 10 000 t, Inge ..."

Eine alte Dame steckte den Zeh in das Wasser. Die Vorsaison, dachte ich, hat auch etwas für sich, wo heutzutage unsere Ostseebäder immer gerammelt voll sind.

*

Das war auch noch 1948: „Separate Währungsreform in den Westzonen." „Bruch des Potsdamer Abkommens."

Die sowjetische Besatzungszone muß notgedrungen ebenfalls zur Währungsreform schreiten. Schon flutet Geld aus dem Westen hierher. Der Schwarze Markt steht Kopf. Apfelsinen nach Westberlin. Apfelsinen? Sind sie noch so rötlich-gelb wie früher?

Die SPD-Mehrheit und mehrere Stadträte der CDU und LDP setzen sich aus dem Berliner Magistrat nach Schöneberg ab. Mein Chefredakteur schickt mich zum Stadtrat für Energie und Versorgung, Ernst Reuter. Ich warte drei Stunden im Vorzimmer — bis 16 Uhr. Mein Interview soll aber nie stattfinden. Reuter hatte sich nach Westberlin begeben und wurde dort zum ersten Oberbürgermeister, der, wie er sagte, „Frontstadt" Westberlin.

Volkseigene Betriebe. Die Gewerkschaften im FDGB und die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands in der inzwischen konstituierten Deutschen Demokratischen Republik führen den Leistungslohn ein. Die H0 entsteht. Im Raw Berlin-Revaler-Straße erfüllen Aktivisten ihre Normen mit 700 Prozent. Adolf Hennecke bringt Ordnung in die vorerst wirren Vorstellungen dieses vom guten Willen und von der Einsicht, mehr produzieren zu müssen, getragenen neuen Gebildes. Nicht m e h r schuften, sondern mehr überlegen bei der Arbeit, ist seine große Erkenntnis.

Die Meinungen kreuzen sich: Hennecke ist auf dem richtigen Dampfer — Hennecke ist verrückt. Mehr zu essen her, dann wird auch mehr gearbeitet werden. Marshall-Plan. Apfelsinen?

Wir müssen erst mehr produzieren, dann können wir mehr essen. Ganz offen sagt das die SED. Das klingt hart, ist aber der einzige Ausweg, um alle satt zu machen, ohne Schulden, ohne Bedingungen an jeden Mehlsack aus Übersee.

Drüben in Westberlin: 300 000 Erwerbslose. Der Apfelsinenrausch ist längst verflogen.

Preissenkungen am Sonntagmorgen in der demokratischen Presse. Keine Zeitung ist zu haben.

Und wieder Preissenkungen, gemäß dem Vorschlag des Zentralkomitees der SED, das sogleich den Weg für die Steigerung der Arbeitsproduktivität und den Reichtum des Volkes zeigt. Man beginnt zu begreifen, daß so ein Plenum des Zentralkomitees der SED von großer Bedeutung ist.

Es gibt schließlich wieder Bauteile für den Modelleisenbahner zu kaufen, sogar Lokomotiven, Wagen und Signale.

Die Volkskammer der Deutschen Demokratischen Republik erklärt den jeweils zweiten Sonntag im Juni zum Tag des deutschen Eisenbahners. Die Eisenbahner unserer Republik erhalten ihr Ehrenkleid. Die SED beschließt den Vorschlag für das Nationale Aufbauprogramm.

Erster Fünfjahrplan, Weltfestspiele in Berlin, in der Werner-Seelenbinder-Halle tagt der III. Parteitag der SED. Ausländische Gäste kommen zu uns, besuchen Betriebe und sind beeindruckt.

Längst kann man in den Speisewagen essen und trinken. Viele D-Züge fahren mit Zugfunk. Hans Wendler's Kohlenstaublokomotive setzt die internationale Fachwelt in Erstaunen. Die erste wirklich brauchbare Lösung des Problems, Lokomotiven mit Kohlenstaub zu heizen, gelingt in der Deutschen Demokratischen Republik. Leipziger Messe mit internationalen Abschlüssen. Ich selbst nehme an Körpergewicht zu; ein Glück nur, daß die Stoffe billiger werden. Es geht voran. Was 1948 unmöglich schien, wird selbstverständlich. Man steht vom Tisch auf und ist doch regelrecht satt.

Und drüben? Krupp ist wieder da, auch Kesselring, die Führung der Sozialdemokratie schlägt immer wieder die Bruderhand der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands aus. Sozialismus mit Herrn Stinnes?

Die Sowjetunion übergibt uns die SAG-Betriebe. Es wird produziert, geplant, gelernt, und überall weist die SED den Weg. Wissenschaftler, die sich mit dieser Partei nicht recht befreunden wollen, weil sie sehr konsequent ist und immer gerad' heraus, schauen Referate des Zentralkomitees an, sind verblüfft über die Präzision der hier vorgelegten und realisierbaren Wirtschafts- und Aufbaupläne, und machen mit. Das ist ein Ziel, da lohnt es, mitzumachen.

Die Losung, daß erst mehr produziert werden muß, hat sich vollinhaltlich bestätigt. Wir sind schuldenfrei und haben eine leistungsfähige Wirtschaft, nur vergessen einige das leider oft sehr schnell.

*

Wieder steht ein Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, der fünfte, bevor. Die Werktätigen unserer Republik haben es zu einem guten und bewährten Brauch gemacht, aus solch großen Anlässen Selbstverpflichtungen zu übernehmen. Auch die 300 000 Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn haben sich zu besonderen Leistungen verpflichtet, die in einem großen Kampfprogramm festgelegt worden sind. Aufgabe dieses Kampfprogramms ist es, der großen Wettbewerbs- und Verpflichtungsbewegung zu Ehren des V. Parteitages Richtung und Ziel zu weisen und die Eisenbahner auf die Hauptaufgaben in den einzelnen Betriebszweigen der Deutschen Reichsbahn zu orientieren. Und so mehren sich in diesen Tagen die erfüllten Verpflichtungen, so erhöht sich die gesellschaftliche Aktivität der Eisenbahner und zugleich die Produktivität ihrer Arbeit, wobei sie besonders dem Neuen zum Durchbruch verhelfen und in großer Zahl die Mamai- und Seifert-Methode anwenden.

Die Eisenbahnerjugend hat sich zu Ehren des V. Parteitags etwas besonderes vorgenommen. Sie wird eine Neubaulokomotive der Baureihe 23^{10} der Deutschen Reichsbahn im Werte von 450 000 DM durch zusätzliche Produktionsleistungen und Einsparungen finanzieren. Seit Wochen besteht zwischen den Jungeisenbahnern der acht Reichsbahndirektionen ein heftiges Ringen um die besten Leistungen in diesem Wettbewerb. Da werden Sonderschichten gefahren, Altpapier gesammelt, Aufräumungsarbeiten geleistet und die dafür erzielten Mittel dem Konto „Junger Sozialisten" zur Finanzierung der Lokomotive überwiesen.

Es steht zur Stunde noch nicht fest, welche Direktion den größten Anteil haben wird und welche Jugendlichen die für die besten Leistungen ausgesetzten Preise, darunter zahlreiche Auslandsreisen, gewinnen werden. Doch das ist nicht entscheidend, weil es ja hier nicht um besonders hohe Einzelleistungen, sondern um die allgemeine Erhöhung der Aktivität der Eisenbahnerjugend geht, die ein Ausdruck ihrer Verbundenheit zur Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands ist. Ein besonderer Höhepunkt in der Vorbereitung des V. Parteitages der SED ist für die Angehörigen der DR der Tag des deutschen Eisenbahners.

So ist die große patriotische Bewegung zur Vorbereitung des V. Parteitages der SED zugleich der Dank der Werktätigen, insbesondere aber der Jugend, an die Partei der Arbeiterklasse, die uns allen auf den Weg in eine bessere und friedliche Zukunft voranschreitet.

*

Die Modelleisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik stehen in dieser großen Bewegung nicht abseits, sie wissen, daß die Ausübung ihrer schönen und nützlichen Liebhaberei auf die Dauer nur in einem Staat möglich ist, dessen Regierung das Wohlergehen aller Bürger, den Aufbau des Sozialismus und die Erhaltung des Friedens stets verficht. Die führende Kraft ist in diesem Staat die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands. So ist die Teilnahme der Modelleisenbahner an der Bewegung zu Ehren des V. Parteitages Bekenntnis und Dank zugleich.

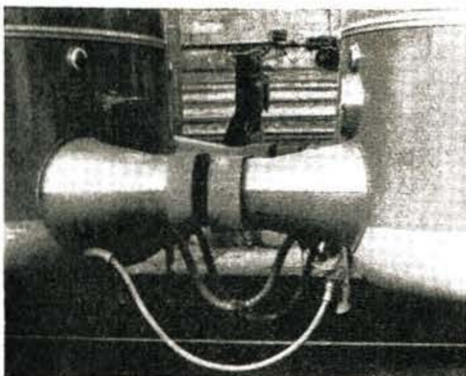
Auf diese Weise übermitteln die Modelleisenbahner unserer Republik dem V. Parteitag ihre besten Wünsche. Sie wissen, daß die Beschlüsse dieses Parteitages der ganzen deutschen Nation weiterhin den Weg zu Frieden, Fortschritt und Wohlstand weisen werden.

Kurt Kube



Rekonstruktions-Lokomotive Baureihe 58^{30}

Wie wir bereits im Heft 1/58 in der Rubrik „Wissen Sie schon" berichteten, wurde die erstmalig im Jahre 1917 von Henschel gebaute Güterzuglokomotive der Baureihe 58^{10-21} (ehemalige pr G 12) rekonstruiert. Heute können wir bereits das erste Baumuster der rekonstruierten Lokomotive vorstellen. Nachdem sich das äußere Bild der 58^{10-21} nun vollkommen zu ihren Gunsten gewandelt hat, bekam diese Lokomotive auch eine neue Ordnungsnummer. In Zukunft werden alle umgebauten G 12-Lokomotiven in die Baureihe 58^{30} eingeordnet. Zur Zeit befindet sich die 58 3001 in der Fahrzeugversuchsanstalt Halle zur Untersuchung vor dem Meßwagen für Lokomotiven.



hinter dem Punkt — nicht Komma — gibt den durchschnittlichen Achsdruck der Lok in Tonnen an, also 5 t.

Die Lok 99 4532 gehört zu der Baureihe 99^{40-49} und ist auf der Trusetal-Bahn, eine 750-mm-Schmalspurbahn in Thüringen, eingesetzt. Sie hat noch eine ihr ähnliche Schwester, die Lok 99 4531. Beide Loks wurden von Orenstein & Koppel gebaut. Die Fabriknummern (die Lok 99 4531 hat die Fabriknummer 3 177 und die Lok 99 4532 die Fabriknummer 10 844) sagen aus, daß die Lok 99 4532 viel später als die Lok 99 4531 gebaut wurde, und zwar sind die Baujahre 1908 und 1924.

BIST DU IM BILDE?

Aufgabe 47

Wie der aufmerksame Leser bestimmt gleich erkannt haben wird, zeigt unser Bild die Verbindung zweier Fahrzeuge. Die Pufferanordnung aber erschien uns doch recht merkwürdig, und so fragen wir, was diese eigenartige Form der Puffer bezweckt? Bestimmt gibt es auch einige Eingeweihte, die wissen, um welche Fahrzeuge es sich hier handelt.

Lösung der Aufgabe 46 aus Heft 5/58

Bei der im Heft 5/58 abgebildeten Gattungsbezeichnung K 44,5 der Lokomotive 99 4532 ist dem Schriftmaler offensichtlich ein Fehler unterlaufen. Er hat nämlich hinter der zweiten 4 statt eines Punktes ein Komma gesetzt.

Zur Erläuterung wollen wir am Beispiel der genannten Lokomotive die Gattungsbezeichnung erklären. Der Buchstabe K bezeichnet die Hauptgattung. Es ist bekannt, daß der Stammnummer 99 die Hauptgattung K zugeordnet ist. Somit handelt es sich also um eine Schmalspurlokomotive. Die erste Ziffer (4) hinter dem Buchstaben K gibt die Anzahl der gekuppelten Radsätze, die zweite Ziffer (hier ebenfalls eine 4) die Anzahl aller Radsätze an. Die Lok hat also vier Radsätze, die alle miteinander gekuppelt sind. Die dritte Ziffer

Schmalspurlokomotive der Baureihe 99^{40-49} für 750 mm-Schmalspurbahnen. Foto: G. Illner, Leipzig



Ein Modellbahn-Lokführer erzählt

Unter dem Titel „Geschafft" stellten wir auf den Seiten 51 und 52 des Heftes 2/58 die Modelleisenbahnanlage des Herrn Walter Buckert aus Berlin vor. Aber ach, auf der sonst ausgezeichneten Anlage entdeckten einige unserer Leser einen ganz bedeutenden Fehler: Die meisten Weichensignale zeigen eine andere Richtung an als die gestellten Weichen. Wir hoffen, daß Herr Buckert inzwischen diesen Fehler behoben und damit seiner Anlage den letzten Schliff verliehen hat. Eigentlich sollten wir es bei dieser Bemerkung bewenden lassen, doch eine Leserzuschrift gefiel uns so gut, daß wir sie hier auszugsweise wiedergeben wollen. Herr Hans Kobschätzky aus Westdeutschland versetzte sich als Lokomotivführer in diese Anlage hinein und schrieb:

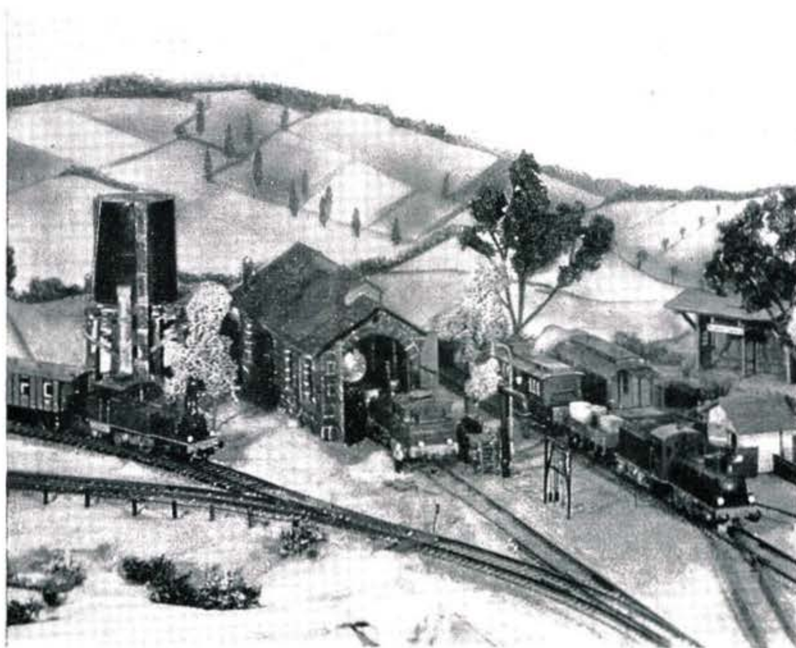
„Nachdem es ‚geschafft' war, dachte ich mir, daß diese Bahn ein umfangreiches Unternehmen sei, und daß man vielleicht gut daran täte, dort Lokführer zu werden. Ich bewarb mich, hatte Glück und wurde angenommen, wenn auch nicht im Schnellzugdienst, so doch immerhin im Rangierdienst. Meine Begeisterung war aber schnell dahin. Ich hatte es satt, ging zum Direktor Buckert und ließ mir die Papiere geben. Ich habe zu ihm nur gesagt: ‚Herr Direktor, auf ihrer Bahn werde ich verrückt, weiß man denn, wohin man fährt?'

Sie, meine lieben Modellbahnfreunde, werden mich sicherlich verstehen, wenn Sie sich die Bilder 2 und 3 einmal ansehen. Da liegt bei der Weiche vor dem Stellwerk die Weichenzunge auf den geraden Strang, das Weichensignal zeigt aber Abzweigung nach rechts. Verfolgt man dieses Abzweiggleis weiter, so kommt man zu einer Weiche in Bildmitte. Die Zunge liegt für den geraden Strang und die Weichenlaterne zeigt einen Pfeil nach links. Bei der Einmündung in das Freiladegleis zeigt das Weichensignal das Bild, wie man es aus der Signalordnung des großen Bruders kennt. Auch der gerade Strang vom Stellwerk zum Bahnsteig ist mit dem großen Bruder identisch. Aber links davon ist alles wieder anders.

Es wäre ja nicht so schlimm gewesen, wenn alle Weichenbilder einheitlich genau entgegengesetzt gewesen wären, d. h., bei geradem Strang hätte das Signal immer Abzweigung, bei Abzweigung immer geraden Strang gezeigt. Man gewöhnt sich mit der Zeit daran. Aber alles durcheinander, da finde sich beim Rangieren ein anderer heraus. Und Sie verstehen mich bestimmt, daß ich meine schöne Position bei der Buckert-Bahn schleunigst wieder aufgegeben habe.

Sie fragen, wer ich bin? Natürlich der kleine Lokführer der C-Tenderlok, die sie auf Bild 3 sehen. Wie? Sie sehen da keinen Lokführer? Stimmt, ich habe ja auch gekündigt. Seither fährt die kleine Lok wieder ohne Lokführer und wird ferngesteuert. Da brauchen nämlich die Weichensignale nicht zu stimmen. Außerdem braucht sich die Direktion nicht über solch boshaftes Personal zu ärgern."

Gelungene Motive in H0



1

Immer wieder ist es der Lehrer Günter Barthel, der unseren Lesern mit den auf seiner wieder einmal veränderten Heimanlage sorgfältig gestalteten Motiven gute Anregungen vermittelt.

Bild 1 zeigt einen Kleinbahnzug mit der Lok T 4², der den Bf Runnental—Elsenburg erreicht. An der Bekohlungsanlage sehen wir eine Lok T 7 und im Hintergrund eine Rangierfahrt mit der Lok pr G 4¹.

Bild 2 Personenzug mit Lok pr T 7 verläßt den Bf Peterswalde. Unter der Brücke ist ein Teil der freien Strecke einer Schmalspurbahn (12 mm) sichtbar (sh. auch rechts im Bild 3).

Fotos: G. Illner, Leipzig

2

3

Tschechoslowakische Lokomotiven in der Baugröße H0

Modelle in der Baugröße H0 von tschechoslowakischen Lokomotiven baute Walter Herschmann aus Schmölln, Bez. Leipzig. Von seiner erfolgreichen Arbeit berichteten wir bereits mit verschiedenen Bildern. W. Herschmann wurde 1. Sieger der Bewertungsgruppe III im Modellbahnwettbewerb 1957 (siehe Heft 7 1957, S. 193).

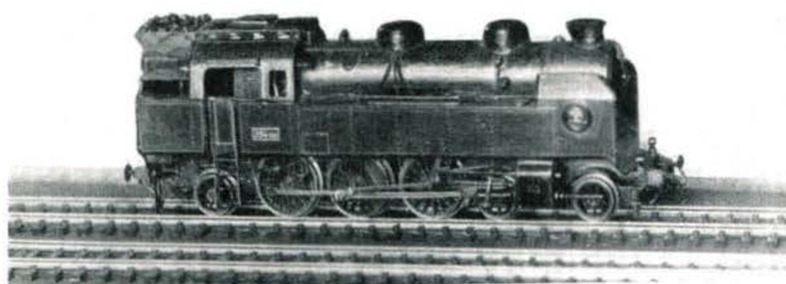
Bild 1 H0-Modell einer Personenzugtenderlokomotive Baureihe 354.1 der ČSD.

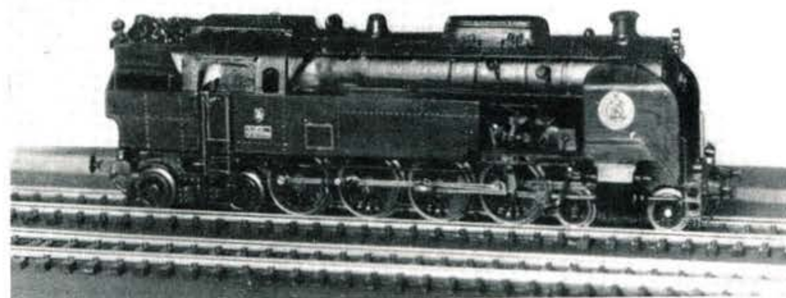
Bild 2 H0-Modell einer Schnellzugtenderlokomotive Baureihe 464.0 der ČSD.

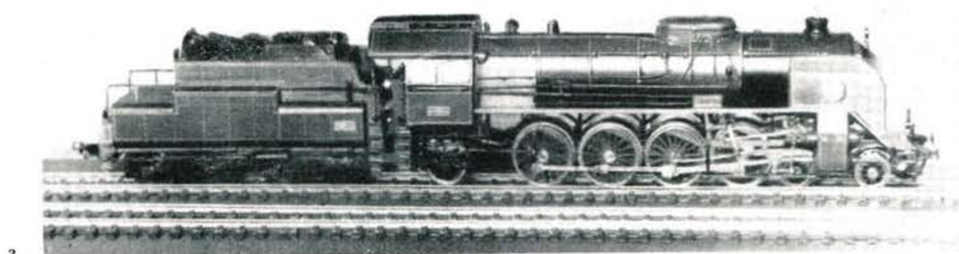
Bild 3 H0-Modell einer Schnellzuglokomotive Baureihe 486.0 der ČSD. Mit dieser und einer Lok der Baureihe 475.1 beteiligte sich W. Herschmann am Modellbahnwettbewerb 1957 (sh. auch Bild 5).

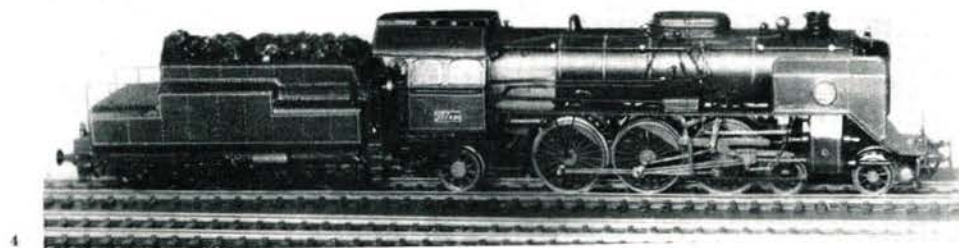
Bild 4 H0-Modell einer Schnellzuglokomotive Baureihe 387.0 der ČSD.

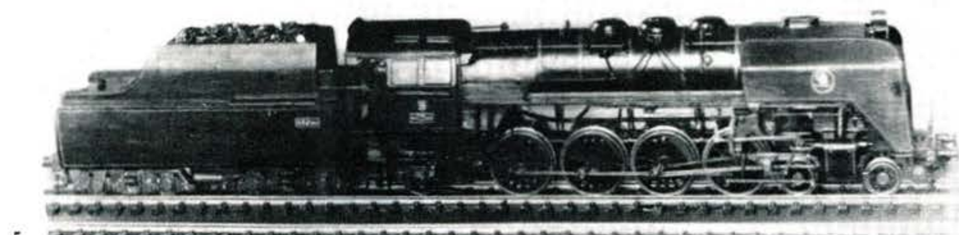
Bild 5 H0-Modell einer Mehrzwecklokomotive Baureihe 475.1 der ČSD.


1


2


3


4


5

WALTER FEDDERAU, Berlin

Was der Modelleisenbahner über die neue Reisezugwagen-Betriebsnummer der Deutschen Reichsbahn wissen muß

Что дольжен знать любитель модельных железных дорог относительно новых номенклатурных номеров пассажирских вагонов Герм. Гос. Ж. Д.

What to know for model railroader about the new passenger car service numbers of Deutsche Reichsbahn

Ce que le cheminot modéliste doit savoir de la nouvelle immatriculation des voitures à voyageurs de la Deutsche Reichsbahn

DK 625.23

Am 1. Januar 1958 wurde ein neuer Nummernplan für die Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn eingeführt, dessen grundsätzlicher Aufbau hier dargestellt werden soll.

Der Reisezugwagenpark wurde zunächst in folgende 10 Gruppen eingeteilt:

Gruppen-Nr.	Wagengruppe
1	2
0	Sonderreisezugwagen
1	Doppelstockwagen sowie Endwagen, Zwischenwagenkästen, Zwischenglieder- und Restaurantwagen der Doppelstockgliederzüge (einschließlich der künftigen Doppelstockgliederzüge mit Spurwechseldrehgestellen)
2	Durchgangswagen – 4achs.
3	Durchgangswagen – 2/3achs.
4	Abteilwagen – 4achs.
5	Abteilwagen – 2/3achs.
6	Reisezuggepäckwagen – 4achs.
7	Reisezuggepäckwagen – 2/3achs.
8	Bahndienstwagen 2/3achs. und 4achs.
9	Schmalspurwagen 2achs. und 4achs.

Die wenigen sechsachsigen Wagen werden mit zu den vierachsigen Wagen gerechnet.

Diese Gruppen-Nummern von 0 bis 9 ordnen die Reisezugwagen nach ihrer grundsätzlichen Bauart und bilden die erste Ziffer der neuen Reisezugwagen-Nummer. Anschließend wird jede dieser Wagengruppen unterteilt in Hauptbauarten. Für diese Hauptbauarten gilt nachstehender Plan.

Bauart Nr.	Bezeichnung
0	Wagen fremder Bauart, die seit 1948 Eigentum der DR sind
1	Von den Privatbahnen übernommene Wagen
2	Länderbauarten Preußen und Mecklenburg
3	Länderbauarten Sachsen, Bayern, Baden, Württemberg, Oldenburg
4	Einheitsbauart 1921 bis 1944
5	DR-Bauart ab 1951
6	frei für künftige Hauptbauarten
7	
8	
9	

Diese vorstehende Aufstellung zeigt, daß die Bauart-Nummern jeweils historische Abschnitte des Waggonbaues kennzeichnen. Diese Abschnitte erstrecken sich auf jeweils 20 bis 70 Jahre.

Davon ausgenommen sind die Bahndienstwagen und Schmalspurwagen, deren Nummerung noch besonders dargestellt wird.

Die Kombinationen aus den Gruppen-Nummern und den Bauart-Nummern ergeben die Typen-Nummern von 00 bis 75, wie es nachstehende Tafel 1 zeigt:

Tafel 1

Gruppen		Bauarten (Nummern und Bezeichnungen)					
		0	1	2	3	4	5
Nr.	Bezeichnung	Fremde	Privatbahnen	Länderbahnen Pr, Meck	Länderbahnen Sa, Bay, Bad, Wü, Old	Einheit	DR
0	Sonderwagen	00	(01)	02	03	04	05
1	Doppelstock- u. Gliederzüge	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	15
2	Durchgangswagen–4achs.	20	21	22	23	24	25
3	Durchgangswagen–2/3achs.	30	31	32	33	34	35
4	Abteilwagen–4achs.	40	(41)	42	43	44	(45)
5	Abteilwagen–2/3achs.	50	(51)	52	53	54	(55)
6	Reisezuggepäckwagen–4achs.	60	(61)	62	63	64	65
7	Reisezuggepäckwagen–2/3achs.	70	71	72	73	74	(75)
8	Bahndienstwagen–2/3achs. und 4achs.	Die Bahndienstwagen sind nach anderen Grundsätzen geordnet und genummert.					

		Spurweiten – Nummern			
		6	7	9	0
9	Schmalspurwagen	600 mm	750 mm	900 mm	1000 mm
		96	97	99	90

Die eingeklammerten Typen-Nummern sind im Wagenpark der DR nicht vorhanden.

Die Spurweiten-Nummern 1, 2, 3, 4, 5 und 8 werden für die Schmalspurwagen der DR nicht benötigt.

Damit bilden die ersten drei Ziffern der neuen Wagen-Nummern die Typen-Nummer.

Die mehr oder weniger große Zahl verschiedener Wagenkonstruktionen wird durch die Baureihen-Nummern zum Ausdruck gebracht, die gleichfalls den Bereich von 0 bis 9 umfassen und die dritte Ziffer der neuen Reisezugwagen-Nummer bilden.

Die Baureihen gehen aus der Tafel 2 hervor.

Diese drei ersten Ziffern sind die Stamm-Nummern der neuen Reisezugwagen-Betriebsnummer, die durch einen waagerechten Strich von der Ordnungs-Nummer getrennt wird.

Gruppen 0 bis 7: Reisezugwagen (Regelspur)

Reisezugwagen - Betriebsnummer						
Stamm-Nr.				Ordnungs-Nr.		
Typen-Nr.		Bau-reihen Nr.		Klassen-Nr.		
Gruppen-Nr.	Bauart-Nr.					
1	5	4	—	2	1	6

Gruppe 9: Schmalspurwagen

Schmalspurwagen - Betriebsnummer						
Stamm-Nr.				Ordnungs-Nr.		
Typen-Nr.		Bau-reihen-Nr.		Klassen-Nr.		
Gruppen-Nr.	Spur-weiten-Nr.					
9	7	1	—	1	0	5

Als Ordnungs-Nummer werden drei Ziffern verwendet, die die Aufgabe haben, in dem zu jeder Stamm-Nummer gehörenden Bereich von 001 bis 999

die Wagenzahl,

die Wagenklasse (bei den Sitz- und Schlafwagen) und das ungefähre Alter der Wagen zu kennzeichnen.

Aus diesem Grunde erhalten alle Sitz- und Schlafwagen der

1. Klasse (A die Ordnungs-Nummer **0**01 bis 099,
der 1. und 2. Klasse (AB) die Ordnungs-Nummer **1**01 bis 199 und
der 2. Klasse (B) die Ordnungs-Nummer **2**01 bis 999.

Bei den Bahndienstwagen kennzeichnet die erste Ziffer der Ordnungs-Nummer nicht die Wagenklasse sondern die Zugehörigkeit zur jeweiligen Reichsbahndirektion, und zwar

1 = Berlin	5 = Greifswald
2 = Cottbus	6 = Halle
3 = Dresden	7 = Magdeburg
4 = Erfurt	8 = Schwerin

Tafel 2 Aufteilung des Wagenparkes der Gruppen 0 bis 7 (Regelspur)

Reisezugwagen - Betriebsnummer						Bezeichnung	bisher. Wagen Type	Bemer-kungen
Stamm-Nr.			Ordnungs-Nr.					
Typ.-Nr.		Baureihen-Nr.	Klassen-Nr.					
Gruppen-Nr.	Bauart-Nr.							
1	2	3	4	5	6	7	8	9
0						Sonderreisezugwagen		
	0-5	1				Regierungszug		
		2				Salonwagen		
		3				Gesellschaftswagen		
		4				Schlafwagen		
		5				Speisewagen		
		6				Restaurantwagen		
		7				Zellenwagen – 4achs.		
		8				Zellenwagen – 2/3achs.		
		9						frei
1						Wagen der Doppelstockzüge und Doppelstockgliederzüge		
	0–4							frei
	5					DR-Bauart		
		0				4teilige Doppelstockzüge	P9	
		1				2teilige Doppelstockzüge	P9	
		2						frei
		3				Endwagen d. Doppelstockgliederzug		
		4				Endwagen e. m. Spurw.-Drehgest. ausgerüsteten Doppelstockgliederzuges		
		5				Wagenkästen d. Doppelstockgliederzüge		
		6				Wagenkästen e. m. Spurw.-Drehgest. ausgerüsteten Doppelstockgliederzuges		
		7						fre
		8				Restaurantwagen der Doppelstockgliederzüge		
		9				Restaurantwagen der Doppelstockgliederzüge (mit Spurwechseldrehgest.)		
2						Durchgangswagen – 4achs.		
	0					Fremde Bauarten		
		0				Holzbauarten (ČSD, BBÖ, PKP)	D10d	
		1						frei
		2						frei
		3				Stahlbauart (FS)	D10c	
		4				Stahlbauart (NS)	D10c	
		5				Stahlbauart (BBÖ)	D10c	
		6				Stahlbauart (SNCB und SNCF) mit Seitengang	D10b	
		7				Stahlbauart (SNCB und SNCF) – Großraumwagen	D10b	
		8				Stahlbauart (PKP)	D10a	
		9				Großraumwagen mit offenem Übergang	E10	
	1					Privatbahnbauart		
		0				Nebenbahnwagen – Holz	P8	
		1				Nebenbahnwagen – Stahl	P8	
		2–9						frei
	2					Länderbauart Pr und Meck		
		0				Seitengangwagen	D5	
		1				Großraumwagen	D5	
		2				offene Übergänge	P7a	
		3–9						frei
	3					Länderbauart Sa, Bay, Bad, Wü, Old		
		0				Seitengangwagen	D6	
		1				Großraumwagen	D6	
		2				offene Übergänge	P7b	
		3–9						frei
	4					Einheitsbauart 1921—1944		
		0				Bauart 1921/26 – Seitengang	D4a D4b	
		1				Bauart 1928/34 – Seitengang	D3	
		2				Bauart 1935/37 – Seitengang	D2	
		3				Bauart 1938/39 – Seitengang	D1	Schürze
		4				Bauart 1928/34 – Großraum	D11	
		5				Bauart 1936/42 – Großraum	D8 D9	
		6				Bauart 1943 – Großraum	D7	
		7						[illegible]
		8				Bauart 1935 – Großraum	E1	
		9				Bauart 1943/44 – Großraum	P26	
	5					DR-Bauart		
		0				Bauart 1952	E5	
		1				Bauart 1956	D1	
		2				Bauart 1958		
		3–9						frei
3						Durchgangswagen – 2- u. 3-achs.		
	0					Fremde Bauart		
		0				Holzbauart und Stahlbauart	P28	
		1–9						frei
	1					Privatbahnbauart		
		0				Nebenbahnwagen – Holz und Stahl	P29	
		1				Nebenbahnwagen mit Gepäck- und Postabteil	P29	
		2–9						frei
	2					Länderbauart Pr und Meck		
		0				Holzbauart	P23	
		1				Holzbauart – Traglasten	P23	
		2–9				Holzbauart		frei
	3					Länderbauart Sa, Bay, Bad, Wü, Old		
		0				Holzbauart und Flachdach	P25	
		1				Holzbauart und gewölbtes Dach	P25	
		2–9						fre
	4					Einheitsbauart		
		0				Holzbauart u. kombinierte Holz/Stahl-Bauart	P21b	
		1				Stahlbauart, offene Bühnen	P21a	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
		2				Stahlbauart, geschlossene Bühnen	P21a	
		3				Stahlbauart f. Nebenbahnen	P22	
		4				ehem. VB-Wagen	P27b	
		5-8						frei
		9				Behelfsbauart 1943/44	P26	
	5					DR-Bauart		
		0				Umbauwagen 1954	P21c	Hlb.
		1				Umbauwagen 1953/57 (AT)	P27a	Hlb.
		2				Umbauwagen 1957	P12a	Le.
4						Abteilwagen - 4achs.		
	0					Fremde Bauart		
		0					P4/ D10e	
		1				ehem. Durchgangswagen	P6	
		2-9						frei
	1					Privatbahnbauart		
		0-9						frei
	2					Länderbauart Pr und Meck		
		0				flaches Oberlichtdach	P2	
		1				gewölbtes Oberlichtdach	P1	
		2-9						frei
	3					Länderbauart Sa, Bay, Bad, Wü, Old		
		0				flaches Tonnendach	P3	
		1				gewölbtes Tonnendach	P3	
		2-9						frei
	4					Einheitsbauart		
		0				Umgeb. Eilzugwg. - Musterbl. C4i33d u. 33f		
		1-9						frei
	5					DR-Bauart		
		0-9						frei
5						Abteilwagen - 2/3achs.		
	0					Fremde Bauarten		
		0				Holzbauart	P17	
		1-9						frei
	1					Privatbahnbauart		
		0-9						frei
	2					Länderbauarten Pr u. Meck		
		0				flaches Oberlichtdach	P13	
		1				flaches Oberlichtdach - Stadtbahnwg.	P14b	
		2				gewölbtes Oberlichtdach	P12a	
		3				gewölbtes Oberlichtdach	P12a	
		4				gewölbtes Oberlichtdach	P12b	
		5				gewölbtes Oberlichtdach	P12b	
		6				gewölbtes Oberlichtdach - Traglastenwg.	P12b	
		7				gewölbtes Oberlichtdach - Stadtbahnwg.	P14a	
		8						frei
		9				gewölbtes Oberlichtdach - mit Postabteil	P12b	
	3					Länderbauart Sa, Bay, Bad, Wü und Old		
		0				flaches Tonnendach	P16	
		1				gewölbtes Tonnendach	P15	
		2-9						frei
	4					Einheitsbauart		
		0				Holzbauart	P11b	
		1				Kombinierte Holz/Stahl-Bauart	P11c	
		2				Stahlbauart	P11a	
		3-9						frei
	5					DR-Bauart		
		0-9						frei
6						Reisezuggepäckwagen - 4achs.		
	0					Fremde Bauarten		
		0				Holzbauart-ohne Übergang	Pw10	
		1				Holzbauart-mit Übergang	Pw9	
		2				Stahlbauart ohne Übergang	Pw10	
		3				Stahlbauart mit Übergang	Pw9	
		4-9						frei
	1					Privatbahnbauart		
		0-9						frei
	2					Länderbauart Pr und Meck		
		0				Holzbauart ohne Übergang	Pw8	
		1				Holzbauart mit Übergang	Pw6	
		2-8						frei
		9				Gepäckwagen mit Postabteil		
	3					Länderbauart Sa, Bay, Bad, Wü und Old		
		0				Holzbauart mit Übergang	Pw7	
		1-9						frei
	4					Einheitsbauart		
		0				Bauart 1921/26	Pw4	
		1				Bauart 1928/30	Pw3	
		2				Bauart 1935/36	Pw2	
		3				Bauart 1937	Pw1	
		4				Bauart 1930/31	Pw5	
		5-8						frei
		9				Gepäckwagen mit Postabteil		
	5					DR-Bauart		
		0				Bauart 1958		
		1-9						frei

1	2	3	4	5	6	7	8	9
7						Reisezuggepäckwagen - 2/3achs.		
	0					Fremde Bauarten		
		0				Holzbauart ohne Übergang	Pw13	
		1				Holzbauart mit Übergang	Pw16	
		2-9						frei
	1					Privatbahnbauart		
		0				mit Übergang	Pw17a	
		1-8						frei
		9				Gepäckwagen mit Postabteil	Pw17b	
	2					Länderbauart Pr und Meck		
		0				ohne Übergang	Pw11	
		1-9						frei
	3					Länderbauart Sa, Bay, Bad, Wü und Old		
		0				ohne Übergang	Pw12	
		1				mit Übergang	Pw15	
		2-9						frei
	4					Einheitsbauart		
		1				Holzbauart mit Übergang	Pw14b	
		2				Stahlbauart mit Übergang	Pw14a	
		3				Stahlbauart f. Nebenbahnen	Pw14c	
		4-9						frei
	5					DR-Bauart		
		0-9						frei

Tafel 3 Aufteilung der Reisezugwagen der Gruppe 9 (Schmalspur)

Schmalspurwagen - Betriebsnummer							
Stammnummer			Ordnungsnummer				
Typen-Nr.		Baureihen-Nr.					
Gruppen-Nr.	Spurweiten-Nr.		Klassen-Nr.			Bezeichnung	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8
9						Reisezugwg.-Schmalspur	
	6					Spurweite 600 mm	
		0				Durchgangswg. 4achs.	
		1-3					frei
		4				Reisezuggepäckwg. 4achs.	
		5-9					frei
	7					Spurweite 750 mm	
		0				Durchgangswg. 4achs.	
		1				Durchgangswg. 2achs.	
		2-3					frei
		4				Reisezuggepäckwg. 4achs.	
		5				Reisezuggepäckwg. 2achs.	
		6-9					frei
	9					Spurweite 900 mm	
		0				Durchgangswg. 4achs.	
		1-5					frei
		6				Reisezuggepäckwg. m. Postabteil 4achs.	
		7-9					frei
	0					Spurweite 1000 mm	
		0				Durchgangswg. 4achs.	
		1				Durchgangswg. 2achs.	
		2					frei
		3				Durchgangswg. m. Gepäck- u. Postabteil 2achs.	
		4				Reisezuggepäckwg. 4achs.	
		5				Reisezuggepäckwg. 2achs.	
		6				Reisezuggepäckwg. m. Postabteil 4achs.	
		7				Reisezuggepäckwg. m. Postabteil 2achs.	
		8-9					frei

Beispiele zur Anwendung der Tafeln 2 und 3

Beispiel-Nr.	Neue Reisezugwg. Betriebsnummer	Bedeutung
1	341-016	
	3	Durchgangswagen 2achs.
	4	Einheitsbauart
	1	Stahlbauart (bisherige Type P 21 a)
	016	16. Ai-Wagen d. Stammnummer 341
2	971-105	
	9	Schmalspurreisezugwagen
	7	Spurweite 750 mm
	1	Durchgangswagen 2achs.
	105	5. ABi-Wagen der Stammnummer 971
3	054 010	
	0	Sonderreisezugwagen
	5	DR-Bauart ab 1951
	4	Schlafwagen
	010	10. Schlafwagen 1. Kl. der Stammnummer 054
4	243 221	
	2	Durchgangswagen 4achs.
	4	Einheitsbauart 1921—1944
	3	Bauart 1938/39 mit Seitengang und Schürze (bish. Type D1)
	221	21. Wagen 2. Klasse der Stammnummer 243
5	522-999	
	5	Abteilwagen 2/3achs.
	2	Länderbauart Pr oder Meck
	2	gewölbtes Oberlichtdach (bish. Type P12a)
	999	799 Wagen 2. Klasse der Stammnummer 522
6	153-202	
	1	Doppelstockzug oder Doppelstockgliederzug
	5	DR-Bauart
	3	Endwagen der Doppelstockgliederzüge
	202	2. Endwagen 2. Klasse der Stammnummer 153
7	649-003	
	6	Reisezuggepäckwagen 4achs.
	4	Einheitsbauart (mit Übergang)
	9	mit Postabteil
	003	3. Pw Post 4 ü -Wagen der Stammnummer 649
8	400-219	
	4	Abteilwagen 4achs.
	0	fremde Bauart
	0	bish. Type P 4 bzw. D 10 e
	219	19. Abteilwagen 2. Klasse der Stammnummer 400
9	3-201/5-201	Zwischenteil (Glied) der Doppelstockgliederzüge, in diesem Falle zw. dem 1. Endwagen 2. Klasse (**153—201**) und dem 1. Wagenkasten 2. Klasse (**155—201**)

Ergänzend zu diesen Beispielen sollen noch einige Hinweise gegeben werden:

a) Die Doppelstockwagen erhalten nach dem neuen Nummernplan je eine besondere Nummer und nicht wie bisher neben der einheitlichen Nummer des vier- oder zweiteiligen Doppelstockzuges die Buchstaben a—d. Der neue Nummernplan enthält grundsätzlich keine Buchstaben.

b) Die Zwischenteile (Glieder) der Doppelstockgliederzüge erhalten jeweils die Baureihen- und Ordnungs-Nummern der beiden anschließenden Baureihen (Endwagen + Wagenkasten oder Wagenkasten + Wagenkasten), wie es im Beispiel 9 dargestellt ist.

c) Die neue Wagen-Nummer bringt nur die tatsächlich vorhandene Bauart des Wagens zum Ausdruck, d. h., bei Bauartänderungen ändert sich im Gegensatz zur bisherigen Regelung auch die Wagen-Nummer. Ehemalige Polsterwagen werden also nicht besonders gekennzeichnet, sondern erhalten die Klassenbezeichnung der vorhandenen Wagenklasse.

d) Die Gegenüberstellung der Nummern der Reichsbahnfahrzeuge ergibt nunmehr folgendes Bild:

Lokomotiven	01 001 bis 99 999
Trieb-, Steuer- und Beiwagen	133 001 bis 149 999
Reisezugwagen	001 — 001 bis 999 — 999
Güterwagen	01 — 01 — 01 bis 99 — 99 — 99

Die neue Reisezugwagen-Betriebs-Nummer schließt bei Meldungen, Aufschreibungen usw. Verwechslungsmöglichkeiten mit allen übrigen Reichsbahnfahrzeugen aus. Die Nummernreihe der Trieb-, Steuer- und Beiwagen, die eine gewisse Ähnlichkeit mit den neuen Reisezugwagen-Betriebs-Nummern besitzt, bleibt bei den Reisezugwagen unbesetzt.

Zum Abschluß soll noch etwas über die neuen Stamm-Nummern der Bahndienstwagen der Reisezugwagenbauart gesagt werden, da bei diesen von anderen Grundsätzen ausgegangen werden mußte.

Die neue Bahndienstwagen-Nummer läßt auf den ersten Blick erkennen, zu welcher Ursprungsbauart der Wagen gehört. Dadurch läßt sich die ökonomisch richtige Wagenverwendung überwachen.

Gruppe 8: Bahndienstwagen (Regelspur)

Bahndienstwagen – Betriebsnummer						
Stamm-Nr.				Ordnungs-Nr.		
Gruppen-Nr.	Typen-Nr.			Rbd-Nr.		
8	2	4	—	1	1	3

Tafel 4 Aufteilung der Bahndienstwagen der Gruppe 8 (Regelspur)

Bahndienstwagen – Betriebsnummer						Ursprüngliche Bauart der Bahndienstwagen
Stamm-Nr.			Ordnungs-Nr.			
Gruppen-Nr.	Typen-Nr.		Rbd-Nr.			
1	2	3	4	5	6	7
8	0	0				Fremde u. unbekannte Sonderwagen
	0	2				Sonderwg. d. Länderbauarten Pr u. Meck
	0	3				Sonderwg. der Länderbauarten Sa, Bay, Bad, Wü, Old
	0	4				Sonderwg. d. Einheitsbauart
	0	5				Sonderwg. d. DR-Bauart
	1	5				Doppelstockwg. od. Wagen d. Doppelstockgliederzüge
	2	0				Durchgangswg. 4achs. fremde od. unbekannte Bauart
	2	1				Durchgangswg. 4achs. Privatbahnbauart
	2	2				Durchgangswg. 4achs. Länderbauarten Pr und Meck
	2	3				Durchgangswg. 4achs. Länderbauarten Sa, Bay, Bad, Wü, Old
	2	4				Durchgangswg. 4achs. Einheitsbauart
	2	5				Durchgangswg. 4achs. DR-Bauart

1	2	3	4	5	6	7
8	3	0				Durchgangswg. 2/3achs. fremde oder unbekannte Bauart
	3	1				Durchgangswg. 2/3achs. Privatbahnbauart
	3	2				Durchgangswg. 2/3achs. Länderbauart Pr u. Meck
	3	3				Durchgangswg. 2/3achs. Länderbauart Sa Bay, Bad, Wü, Old
	3	4				Durchgangswg. 2/3achs. Einheitsbauart
	3	5				Durchgangswg. 2/3achs. DR-Bauart
	4	0				Abteilwg. 4achs. fremde oder unbekannte Bauart
	4	2				Abteilwg. 4achs. Länderbauart Pr und Meck
	4	3				Abteilwg. 4achs. Länderbauart Sa, Bay, Bad, Wü, Old
	4	4				Abteilwg. 4achs. Einheitsbauart (C4i 33a und 33f)
	5	0				Abteilwg. 2/3achs. fremde oder unbekannte Bauart
	5	2				Abteilwg. 2/3achs. Länderbauart Pr u. Meck
	5	3				Abteilwg. 2/3achs. Länderbauart Sa, Bay, Bad, Wü, Old
	5	4				Abteilwg. 2/3achs. Einheitsbauart
	6	0				Pw. 4achs. fremde oder unbekannte Bauart
	6	2				Pw. 4achs. Länderbauart Pr und Meck
	6	3				Pw. 4achs. Länderbauart Sa, Bay, Bad, Wü, Old
	6	4				Pw. 4achs. Einheitsbauart
	6	5				Pw. 4achs. DR-Bauart
	7	0				Pw. 2/3achs. fremde od. unbekannte Bauart
	7	1				Pw. 2/3achs. Privatbahnbauart
	7	2				Pw. 2/3achs. Länderbauart Pr und Meck
	7	3				Pw. 2/3achs. Länderbauart Sa, Bay, Bad, Wü, Old
	7	4				Pw. 2/3achs. Einheitsbauart

Beispiel:

824—113

8 Bahndienstwagen d. Reisezugwg.-Bauart

24 Ehem. Wagen der Einheitsbauart

1 Heimat Rbd Berlin

13 13. Wagen der Typen-Nummer 24 der Rbd Berlin

Nachdem der neue Nummernplan für die Reisezugwagen der DR nunmehr in seinen einzelnen Teilen beschrieben wurde, wird er abschließend in Tafel 5 im Zusammenhang dargestellt.

Die Umzeichnung der Wagen wird in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1958 anläßlich der Untersuchung oder Ausbesserung in den Raw durchgeführt. Dabei wird auch der sogenannte Wagenspiegel versetzt und unterhalb der Fensterbrüstung angebracht.

Neuer Nummernplan für Reisezugwagen der DR

Gruppen			Bauarten (Nummern und Bezeichnungen)						
			0	1	2	3	4	5	6 7 8 9
Nr.	Bezeichnung		Fremde	Privatbahnen	Länderbahnen Pr, Meck	Länderbahnen Sa, Bay, Bad, Wü, Old	Einheit	DR	Für künftige Bauarten
0	Sonderwagen	von	001–001		020–001	030–001	040–001	050–001	060–001
		bis	009–999		029–999	039–999	049–999	059–999	099–999
1	Wagen der Doppelstock- u. Gliederzüge	von						150–001	160–001
		bis						159–999	199–999
2	Durchgangswagen 4achs.	von	200–001	210–001	220–001	230–001	240–001	250 001	260 001
		bis	209–999	219–999	229–999	239–999	249–999	259–999	299–999
3	Durchgangswagen 2/3achs.	von	300–001	310–001	320 001	330–001	340–001	350–001	360–001
		bis	309–999	319 999	329–999	339–999	349–999	359–999	399–999
4	Abteilwagen 4achs.	von	400–001		420–001	430–001	440–001	450–001	460–001
		bis	409–999		429–999	439–999	449–999	459–999	499–999
5	Abteilwagen 2/3achs.	von	500–001		520–001	530–001	540–001	550–001	560–001
		bis	509–999		529–999	539–999	549–999	559–999	599–999
6	Reisezuggepäckwagen 4achs.	von	600–001	610–001	620–001	630–001	640–001	650–001	660–001
		bis	609–999	619–999	629–999	639–999	649–999	659–999	699–999
7	Reisezuggepäckwagen 2/3achs.	von	700–001	710–001	720–001	730–001	740–001	750–001	760–001
		bis	709–999	719–999	729–999	739–999	749–999	759–999	799–999

8	Bahndienstwagen	von	800—101
		bis	879—899

			Spurweiten – Nummern			
			6	7	9	0
9	Schmalspurwagen		600 mm	750 mm	900 mm	1000 mm
		von	960—001	970—001	990—001	900—001
		bis	969—999	979—999	999—999	909—999

Herstellung von Birken

Auch ich möchte zur Freude anderer beitragen und die Herstellung von Birken beschreiben, die auf vielen Modellbahnanlagen Verwendung finden können. Als Baustoff dient die Blüte eines ausgewachsenen Sauerampfers. Man schneidet daraus je nach Bedarf ein Bäumchen in der gewünschten Größe heraus. Durch Konservierung mittels verdünntem Nitrolack, in den man das Bäumchen hineintaucht (vier Teile dunkelgrüner Nitrolack und ein Teil Nitroverdünnung), werden die Bäumchen haltbar gemacht. Danach hängt man sie zum Abtropfen und Trocknen auf. Ist der Lack trocken, kann mit dem charakteristischen Anstrich der Birken begonnen werden. Der Stamm und die größeren Äste werden mit weißer Plakatfarbe gestrichen und mit schwarzen Tupfen versehen. Damit die Plakatfarbe später nicht abblättert, wird ein dünner Anstrich aus farblosem Lack aufgetragen, der den Bäumchen außerdem eine große Festigkeit gibt. Als Fuß dient ein Stückchen Pappe 30 × 30 mm mit einem Loch in der Mitte, worin das Bäumchen eingeleimt wird. Die Pappe wird mit gefärbten Sägespänen und Leimzusatz zu einer Rasenfläche modelliert.

Siegfried Reiter

Ing. GÜNTER FROMM, Weimar

Bauplan für das Empfangsgebäude Bf St. Annen in der Baugröße H0

Руководство для изготовление центральной здании вокзала «С. Аннен» в масштабе «Н 0»

Building instructions for reception hall of station St. Annen in size H 0

Plan de construction pour le bâtiment voyageurs de la gare de St. Annen en H 0

DK 688.727.831.5

Das Empfangsgebäude des Bf St. Annen ist ein Modell, das auf einem End- oder Durchgangsbahnhof einer Strecke mit Gebirgscharakter seinen Platz finden kann (siehe „Der Modelleisenbahner" 5 [1956] S. 335). Für das Gebäude wurde auch ein dementsprechender Baustil gewählt. Wie es bei kleinen Empfangsgebäuden in ländlicher Gegend üblich ist, wurden die Aborte außerhalb in einem besonderen Gebäude eingerichtet (Zeichnung Nr. 14.7 — Blatt 6).

Bauanleitung für das Empfangsgebäude

Alle Teile werden von der Zeichnung (Zeichnung Nr. 14.7 — Blatt 2 bis 6) maßgerecht auf das in der Stückliste angegebene Material übertragen und mit der Laubsäge ausgesägt oder mit einem scharfen Messer ausgeschnitten. Fenster- und Türöffnungen werden so ausgesägt, daß noch etwa 0,5 mm Material stehen bleiben, also alle Aufrißlinien noch gut zu erkennen sind, und dann mit einem Stecheisen entsprechender Breite nachgearbeitet. Man erhält auf diese Weise saubere, glatte Schnittkanten. Bevor das Gebäude zusammengebaut wird, sind alle Wände sorgfältig vorzubereiten. Dies soll am Beispiel des Teiles lfd. Nr. 3 näher erläutert werden.

Fenster und Türen werden hinter die entsprechenden Öffnungen geleimt und mit Zellophan verglast. Die Bretterverschalung ist aufzuleimen, die Pfeilersimse und die Türeinfassung sind aufzukleben.

Wenn die anderen Wände ebenso vorbereitet worden sind, kann der Zusammenbau erfolgen.

Auf das Grundbrett lfd. Nr. 1 werden zunächst die Wände lfd. Nr. 3, 4 und 6 aufgeklebt. Dann wird der Fußboden lfd. Nr. 2 auf das Grundbrett geleimt und der Hauptbau mit der Zwischenwand lfd. Nr. 7 geschlossen. Aus den Teilen lfd. Nr. 5, 8 und 11 wird der Warteraumanbau zusammengebaut. Nach Einbau der Wände lfd. Nr. 9 und 10 ist das Gebäude rohbaufertig. Die Innenwände der Wartehalle sind am besten vor dem Einbau anzustreichen, ebenso der Fußboden, auf den man ein sehr wirkungsvolles Fliesenmuster aufmalen kann. Wer das Gebäude mit einer Inneneinrichtung ausstatten will, muß die Möbel usw. jetzt einbauen. Die Aufsicht vor der etwas geöffneten Tür des Dienstraumes, einige Fahrgäste vor dem Schalter, eine Mutter mit Kinderwagen in der Wartehalle und ähnliche Einzelheiten sind eine effektvolle Ergänzung des Modells.

Jetzt werden die Balkone zusammengebaut und an die Wände angeklebt sowie die Uhr, die Treppenstufen und die Blumenkästen angebracht. Die Pflanzen in den Blumenkästen werden durch bunt bemalte aufgeklebte Sägespäne dargestellt. Die Fensterladen kleben wir erst an, wenn die Wände angestrichen worden sind. Im nächsten Arbeitsgang werden die Dachflächen (zuerst die des Anbaues) aufgeklebt, die Windbretter, Pfetten, Kopfbänder und Dachreiter angebracht und die Schornsteine aufgeleimt. Das Dach kann als Schiefer- oder Holzschindeldach eingedeckt werden. Letzteres wirkt in der nachfolgend beschriebenen Art sehr natürlich. Aus verschiedenartigen Furnierabfällen werden 3 bis 4 mm breite Streifen geschnitten und in 6 bis 7 mm lange Stücke zerteilt. Diese werden, an der Traufe beginnend, unregelmäßig reihenweise mit Kaltleim aufgeklebt. Abschließend leimen wir noch einige kleine Steine (etwa 6 × 8 × 4 mm groß) zur Beschwerung des Daches auf. Die Dachrinnen werden aus halbierten Stroh- oder Grashalmen angefertigt und an den Rinneisen, die aus Draht 0,5 mm ∅ gebogen und unter der Dachfläche mit Gefälle angeklebt werden, angeleimt.

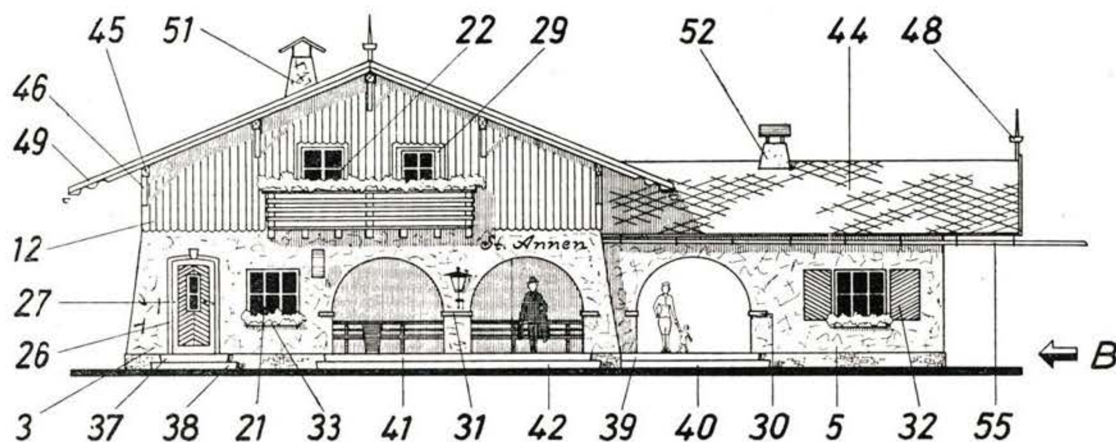
Nun wäre das Gebäude noch anzustreichen. Am besten eignet sich hierfür Plakatfarbe. Alle Putzflächen werden mit plastischer, sandfarbiger Plakatfarbe dick eingestrichen. Nach kurzem Antrocknen wird durch unregelmäßige Pinselstriche auf der feuchten Farbe Kellenputz dargestellt. Die Wandflächen sollen recht unregelmäßig aussehen. Dann erhalten Blumenkästen, Fensterladen, Windbretter, Türen, Dachreiter und die Uhr grünen Anstrich. Alle übrigen Holzteile und die Dachrinnen werden braun gestrichen. Sockel und Stufen erhaltenn braungrauen Anstrich, die Fenster bleiben weiß. Türen, Fensterladen und Blumenkästen werden zweckmäßig vor dem Einbau angestrichen.

Bauanleitung für das Abortgebäude

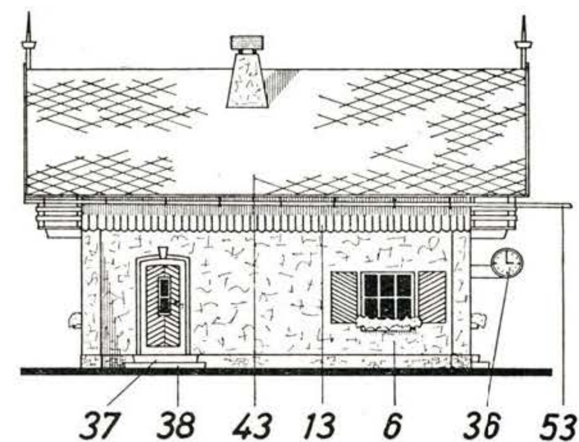
Zur Anfertigung dieses Modells mögen einige Hinweise genügen: Auf die Stirnwand lfd. Nr. 58 wird bei a ein Pappstreifen 36 × 2,5 × 0,5 mm als Sockel aufgeklebt. Die Lüftungsöffnung b des Giebeldreieckes wird mit „Latten" kreuzweise verschlagen, d. h., 1 mm breite und 0,3 mm dicke Pappstreifen werden unter 45° kreuzweise aufgeleimt (siehe Ansicht B, Zeichnung Nr. 14.7 — Blatt 6). Jetzt werden die vorbereiteten Wände zusammen- und der Fußboden eingeklebt. Dann werden die Schamwände beiderseits in 1,5 mm Abstand senkrecht geritzt. Bei a sind sechs Pfosten (Pappstreifen 2 × 1 × 22,5 mm) beiderseits aufzukleben (siehe Grundriß, Zeichnung Nr. 14.7 — Blatt 6). Die rechtwinklig geknickte Schamwand wird mit dem Deckbrett abgedeckt und an die Stirnwand geklebt (ein Stück spiegelgleich herstellen!). Dacheindeckung und Anstrich werden, wie beim Empfangsgebäude beschrieben, ausgeführt.

Stückliste zum Bauplan für das Empfangsgebäude und das Abortgebäude Bf St. Annen in der Baugröße H 0

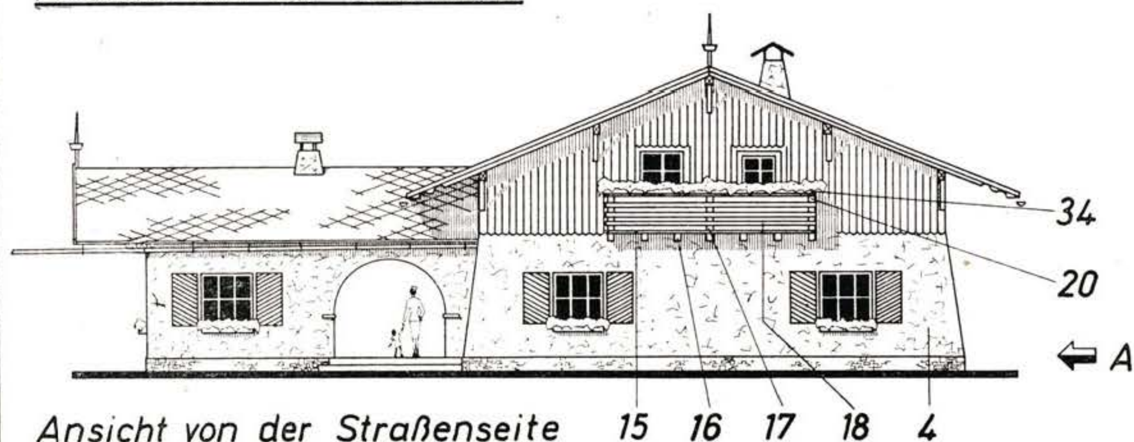
Lfd. Nr.	Stück	Benennung	Werkstoff	Rohmaße
Empfangsgebäude				
1	1	Grundbrett	Pappe	223 × 107 × 0,5 mm
2	1	Fußboden	Pappe	214 × 98 × 2 mm
3	1	Giebelwand (Gleisseite)	Pappe	136 × 84 × 2 mm
4	1	Giebelwand (Straßenseite)	Pappe	136 × 84 × 2 mm
5	2	Längswand (Warteraum)	Pappe	90 × 39 × 2 mm
6	1	Stirnwand	Pappe	98 × 58 × 2 mm
7	1	Zwischenwand (Wartehalle)	Pappe	98 × 54 × 2 mm
8	1	Giebelwand (Warteraum)	Pappe	74 × 55 × 2 mm
9	1	Zwischenwand (Schalter)	Pappe	98 × 35 × 2 mm
10	1	Trennwand (Fka und Gpa)	Pappe	46 × 35 × 1 mm
11	1	Trennwand (Wartehalle und -raum)	Pappe	70 × 35 × 2 mm
12	2	Bretterverschalung z. T. 3 u. 4	Pappe	126 × 46 × 0,5 mm
13	2	Bretterverschalung z. T. 6 u. 7	Pappe	102 × 20 × 0,5 mm
14	1	Bretterverschaltung z. T. 8	Pappe	74 × 19 × 0,5 mm
15	2	Balkonfußboden	Sperrholz	56 × 12 × 0,5 mm
16	14	Balkonbalken	Holzleiste	2,5 × 2 mm, 11 mm lg.
17	10	Balkonsäule	Holzleiste	2 × 2 mm, 9,5 mm lg.
18	6	Balkongeländerholm, groß	Sperrholz	57 × 1,5 × 0,5 mm
19	12	Balkongeländerholm, klein	Sperrholz	12 × 1,5 × 0,5 mm
20	2	Balkongeländerdeckbrett	Sperrholz	58 × 13 × 0,5 mm
21	7	Fenster, groß	Pappe	18,5 × 18,5 × 0,5 mm
22	2	Fenster, Balkon	Pappe	16 × 16,5 × 0,5 mm
23	1	Fenster, klein	Pappe	9 × 12,5 × 0,5 mm
24	1	Schalterfenster (Fka)	Pappe	siehe Zeichnung
25	1	Schalterfenster (Gepa)	Pappe	20 × 19 × 0,5 mm
26	2	Türeinfassung	Pappe	15 × 31,5 × 0,5 mm
27	2	Außentür	Pappe	32 × 30 × 0,5 mm
28	2	Innentür	Pappe	36 × 26 × 0,2 mm
29	2	Balkontür	Pappe	32 × 24,5 × 0,5 mm
30	6	Pfeilersims, klein	Pappe	11 × 1 × 0,5 mm
31	1	Pfeilersims, groß	Pappe	24 × 1 × 0,5 mm
32	6	Paar Fensterladen	Pappe	16 × 15 × 0,5 mm
33	7	Blumenkasten (Fenster)	Holzleiste	2 × 2,5 mm, 16,5 lg.
34	2	Blumenkasten (Balkon, groß)	Holzleiste	2 × 2,5 mm, 56 mm lg.
35	4	Blumenkasten (Balkon, klein)	Holzleiste	2 × 2,5 mm, 10 mm lg.
36	1	Uhr	Pappe	14 × 16 × 0,5 mm
37	2	Türstufe, klein	Pappe	17 × 2 × 1,5 mm
38	2	Türstufe, groß	Pappe	23 × 5 × 1,5 mm
39	2	Durchgangsstufe, klein	Pappe	42 × 2 × 1,5 mm
40	2	Durchgangsstufe, groß	Pappe	45 × 5 × 1,5 mm
41	1	Eingangsstufe, klein	Pappe	72 × 2 × 1,5 mm
42	1	Eingangsstufe, groß	Pappe	78 × 5 × 1,5 mm
43	2	Dachfläche, Hauptbau	Sperrholz	132 × 90 × 0,5 mm
44	2	Dachfläche, Anbau	Sperrholz	112 × 55 × 0,5 mm
45	10	Dachpfette, Hauptdach	Holzleiste	2 × 3 mm, 14 mm lg.
46	10	Kopfband	Holzleiste	1,5 × 2 mm, 13 mm lg.
47	3	Dachpfette, Anbaudach	Holzleiste	2 × 3 mm, 19 mm lg.
48	3	Dachreiter	Rundholz	1 ∅, 17 lg./4 ∅, 2 lg.
49	4	Dachwindbrett, Hauptdach	Pappe	90 × 2 × 0,5 mm
50	2	Dachwindbrett, Anbaudach	Pappe	56 × 2 × 0,5 mm
51	1	Schornstein, Hauptbau	Pappe	40 × 27 × 0,5 mm
52	1	Schornstein, Anbau	Pappe	35 × 20 × 0,5 mm
53	1	Dachrinne, groß	Strohhalm	3 ∅, 146 mm lg.
54	2	Dachrinne, klein	Strohhalm	3 ∅, 52 mm lg.
55	2	Dachrinne, Anbau	Strohhalm	3 ∅, 130 mm lg.
Abortgebäude				
56	1	Fußboden	Pappe	48 × 34 × 2,5 mm
57	2	Längswand	Pappe	48 × 31 × 1 mm
58	2	Stirnwand	Pappe	36 × 39 × 1 mm
59	4	Fenster	Pappe	11 × 17 × 0,5 mm
60	1	Zwischenwand	Pappe	34 × 26 × 1 mm
61	2	Schamwand	Pappe	35 × 20 × 0,5 mm
62	1	Dachfläche	Pappe	74 × 60 × 0,5 mm
63	4	Windbrett	Pappe	31,5 × 2 × 0,5 mm
64	2	Dachreiter	Rundholz	1 ∅, 9 lg./4 ∅, 1 lg.
65	2	Schild	Pappe	8 × 2 × 0,2 mm
66	2	Dachrinne	Strohhalm	3 ∅, 86 mm lg.



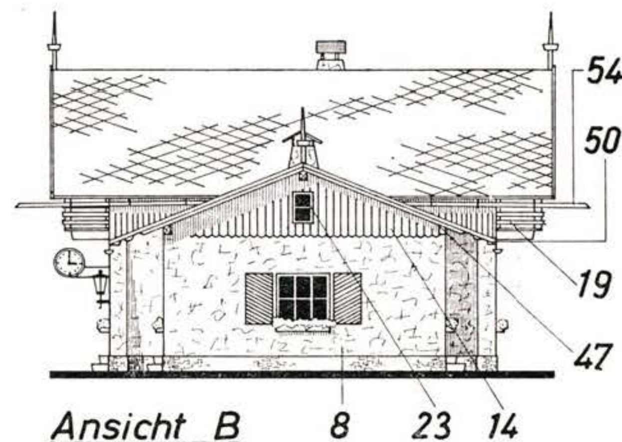
Ansicht von der Gleisseite



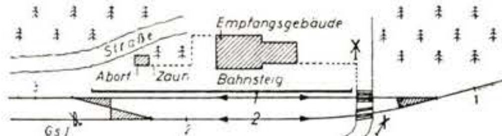
Ansicht A



Ansicht von der Straßenseite



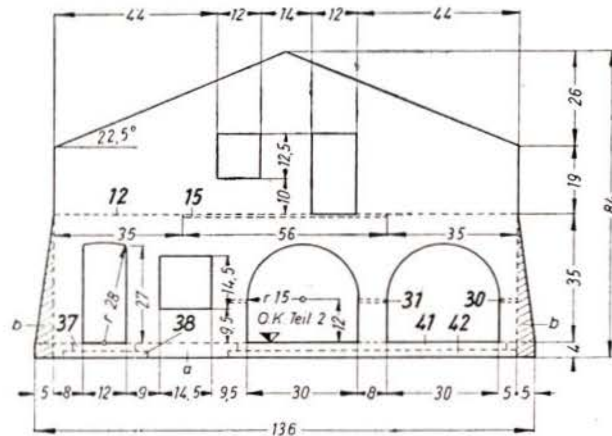
Ansicht B



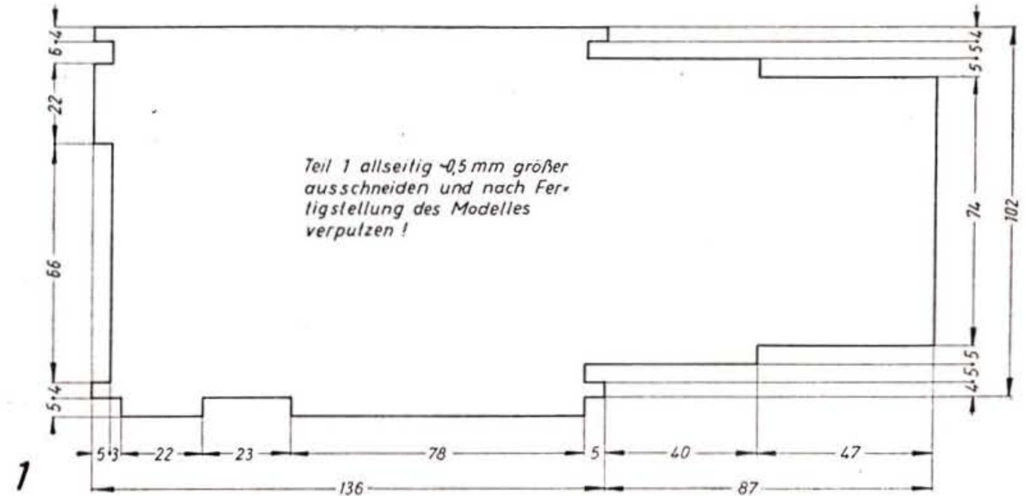
Lageplan

M 1:20

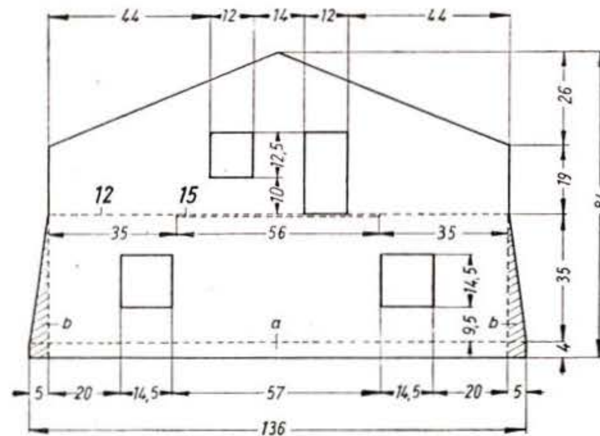
1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße H0
Gezeichn.	20. Juni	[signature]			
Geprüft	21. Juni				
Maßstab 1:2 1:20	Empfangsgebäude Bf St. Annen Ansichten und Lageplan			Zeichgs. Nr. 14.7 - Bl. 1	



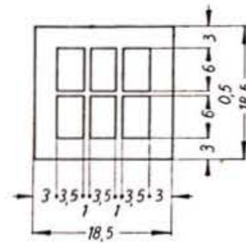
3 a = Pappstreifen 4 mm breit und 0,5 mm dick (Sockelmauerwerk) aufkleben.
b = Schraffierte Fläche mit 2 mm dicker Pappe hinterkleben



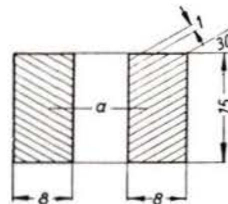
1



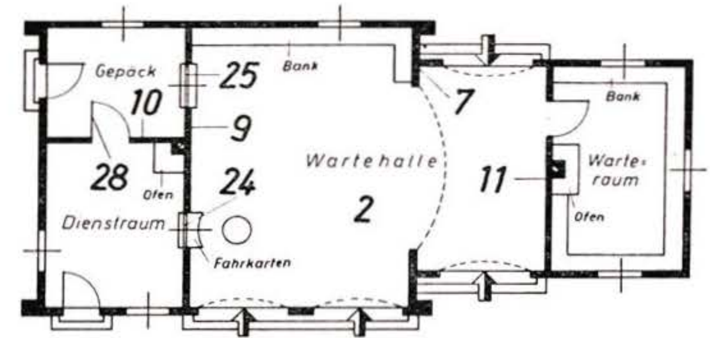
4 a und b siehe Teil 3.



21

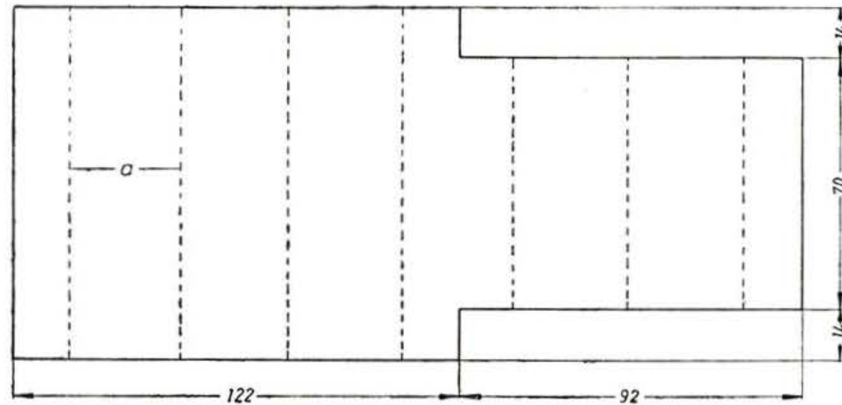


32 a = mit Messer ritzen.

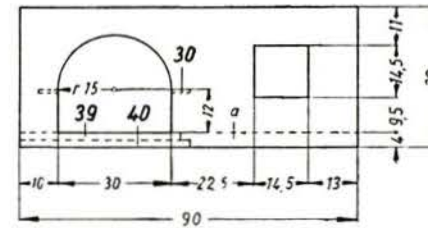


Grundriß M. 1:2,5

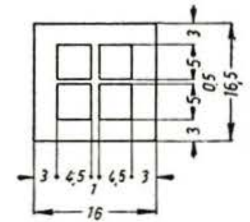
1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße
Gezeichn.	22. Juni	[signature]			H0
Geprüft	23. Juni				
Maßstab 1:2 1:2,5	**Empfangsgebäude Bf St. Annen** Grundriß und Einzelteile Nr. 1, 3, 4, 21, 32			Zeichgs. Nr. 14.7 - Bl. 2	



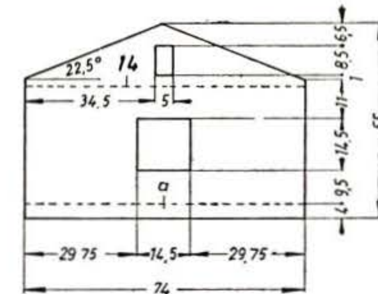
2 a = Holzleisten 2x2 mm unterkleben



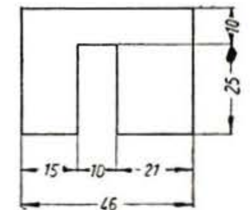
5 a = siehe Teil 3.



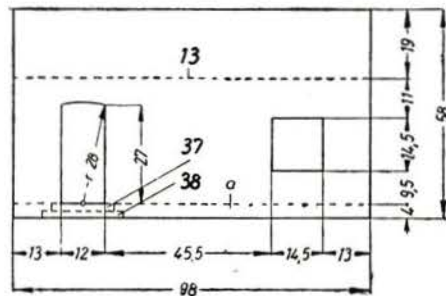
22 M. 1:1



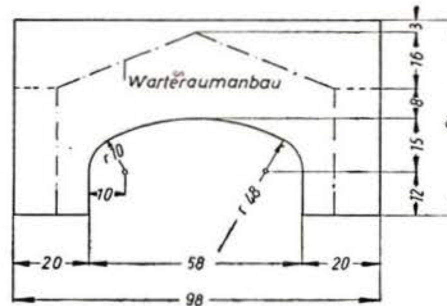
8 a = siehe Teil 3



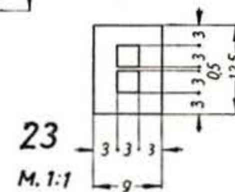
10



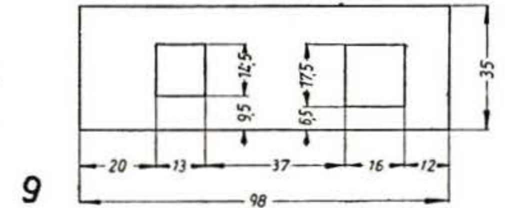
6 a = siehe Teil 3



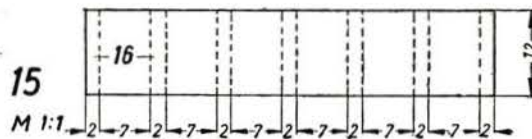
7



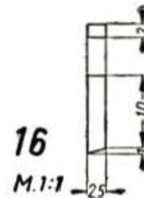
23 M. 1:1



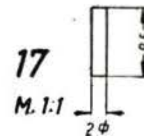
9



15 M 1:1



16 M.1:1



17 M.1:1

1957	Datum	Name	Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn	24 Juni	[signature]		
Geprüft	25 Juni			
Maßstab 1:2 1:1	Empfangsgebäude Bf St. Annen Einzelteile Nr. 2, 5–10, 15–17, 22, 23.		Zeichgs Nr 14.7 – Bl. 3	

12 M. 1:2 a = In 2 mm Abstand mit Messer senkrecht ritzen (Bretterfugen).

24

24 a Schalterfenster

24 b Sohlbank

24 a, b, c = Pappe 0,5 mm dick. 24 d = Holz.

24 c u. d Drängeltisch

27

27 a

27 b

27 b unter 27 a kleben. a = ritzen.

13 M. 1:2 a = siehe Teil 12 b = Auf der Warteraumseite dieses Dreieck ausschneiden

25

25 a Sohlbank aus Pappe 0,5 mm dick.

11 M. 1:2

28

28 a

28 b

28 a 2 mal anfertigen und beiderseits auf 28 b kleben.

14 M. 1:2 a = siehe Teil 12

20

26

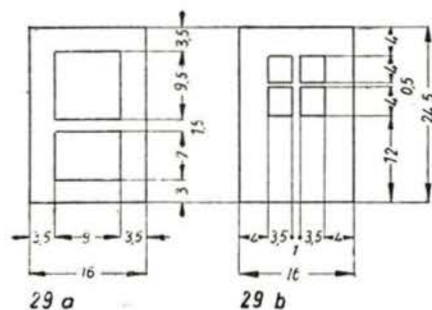
Fenster für Teil 27

45

18

19

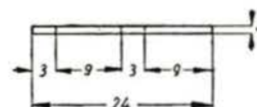
1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	26. Juni	[signature]			
Geprüft	27. Juni				
Maßstab 1:1 1:2	Empfangsgebäude Bf St. Annen Einzelteile Nr. 11 ... 14, 18 ... 20, 24 ... 28, 45.			Zeichgs. Nr. 14.7 - Bl. 4	

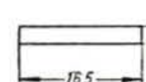


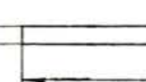
29 a   29 b

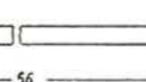
29   Teil 29 a auf Teil 29 b kleben.

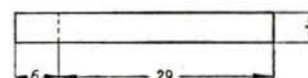

30

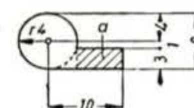

31


33

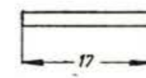
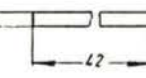
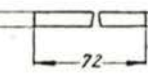

34


35


36 b   Ummantelung, einmal aus 0,2 mm dicker Pappe

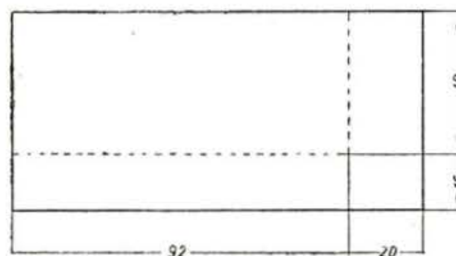

36 a   zweimal

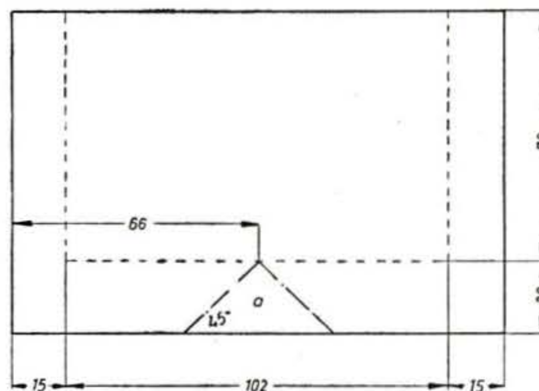
36   a = 1 mm d Pappe unterkleben. Teile 36 a bei a zusammen- und Teil 36 b allseitig herumkleben

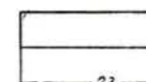
37   39   41

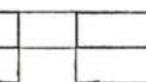
Auf Teil 37 Pappstreifen 18 x 2,5 x 0,2 mm groß aufkleben (Wandseite bündig). Teil 39 = wie vor, nur 42,5 x 2,5 x 0,2 mm groß. Teil 41 wie vor, nur 73 x 2,5 x 0,2 mm groß

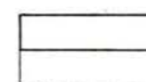

44   M. 1 : 2

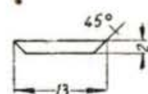

43   M. 1 : 2

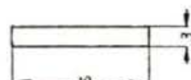
a = Dreieck auf der Warteraumseite ausschneiden.


38   Wie Teil 37, nur 24 x 5,5 x 0,2 mm groß.


40   Wie Teil 37, nur 45,5 x 5,5 x 0,2 mm groß.


42   Wie Teil 37, nur 79 x 5,5 x 0,2 mm groß

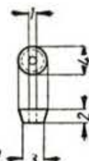

46


47

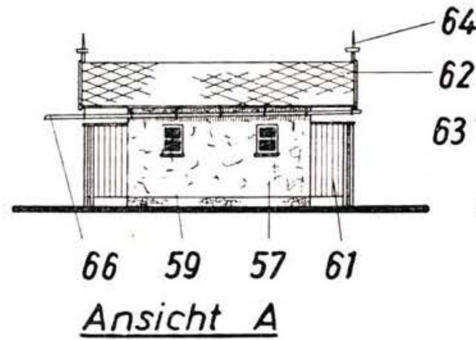
Teil 48 a durch 48 b stecken u. festkleben

48

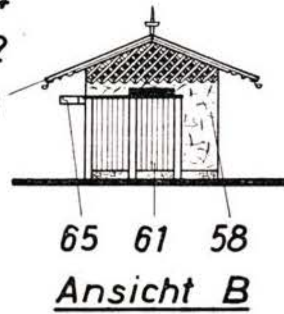

48 a


48 b

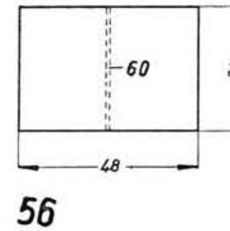
1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	28. Juni	[Unterschrift]			
Geprüft	29. Juni				
Maßstab 1:1 1:2	Empfangsgebäude Bf St. Annen. Einzelteile Nr. 29 ··· 31, 33 ··· 44, 46 ··· 48			Zeichgs. Nr. 14. 7 – Bl. 5	



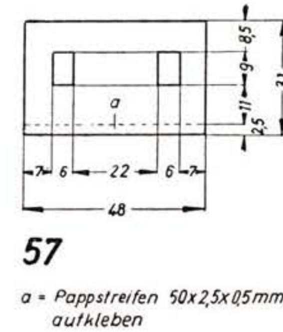
Ansicht A



Ansicht B

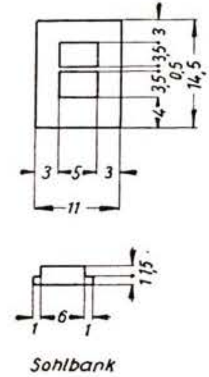


56



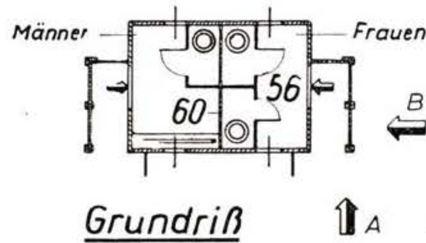
57

a = Pappstreifen 50x2,5x0,5mm aufkleben

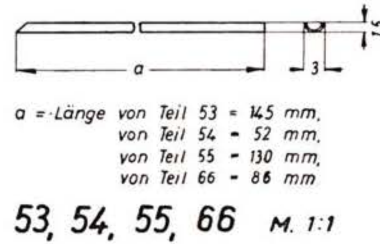


Sohlbank

59 M. 1:1

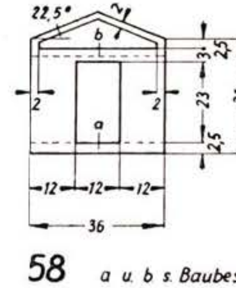


Grundriß A

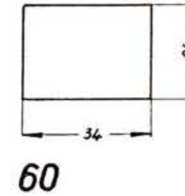


a = Länge von Teil 53 = 145 mm,
von Teil 54 = 52 mm,
von Teil 55 = 130 mm,
von Teil 66 = 86 mm

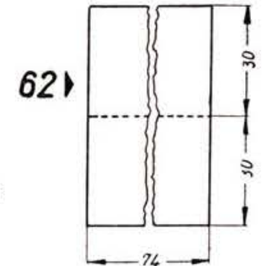
53, 54, 55, 66 M. 1:1



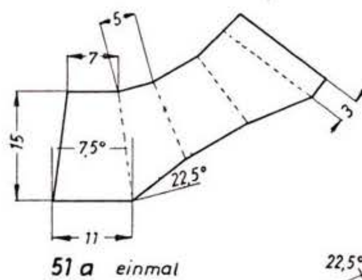
58 a u. b s. Baubeschrbg.



60



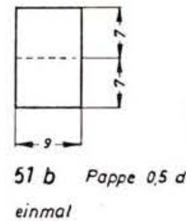
62



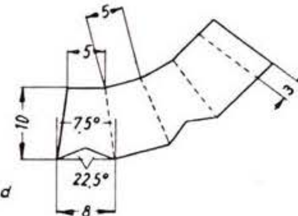
51 a einmal

Teil 51 a zusammenkleben, 51 c innen einkleben und 51 b aufkleben.

51 M 1:1

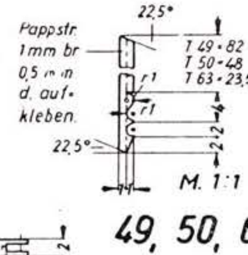


51 b Pappe 0,5 d einmal

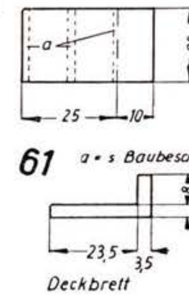


52 a einmal

Zusammenbau wie bei T. 51 erläutert.

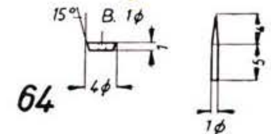


49, 50, 63

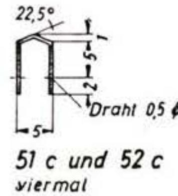


61 a = s. Baubeschr.

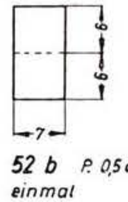
Deckbrett



64

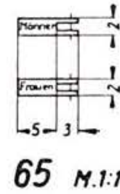


51 c und 52 c viermal



52 b P. 0,5 d. einmal

52 M. 1:1



65 M. 1:1

1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	30 Juni	[signature]			
Geprüft	30 Juni	[signature]			
Maßstab 1:2 1:1	Abortgebäude Bf St. Annen. Ansichten, Grundriß und Einzelteile Nr. 49 ··· 66.			Zeichgs. Nr. 14 7 - Bl. 6	

Für unser LOKARCHIV

Ing. KLAUS GERLACH, Berlin

Die Hochdruck-Schnellzuglokomotive H 02 1001

Скорый паровоз высокого давления H 02 10 01

The high pressure express locomotive H 02 1001

La locomotive express à haute pression H 02 10 01

DK 621.132.89

Bei der Konstruktion von Hochdrucklokomotiven (1928 von Henschel für 60 atü und 1929/30 von Schwartzkopff-Löffler für 120 atü) ließ man sich davon leiten, daß mit der Steigerung des Dampfdruckes und der Temperatur Ersparnisse an Dampf und damit wieder an Brennstoff zu erzielen wären. Theoretisch war das auch möglich. Die Praxis zeigte jedoch sehr bald, daß die Ersparnisse gegenüber den Schnellzuglokomotiven der Einheitsbauart nicht so groß waren, um die Schadanfälligkeit der komplizierten Hochdrucklokomotiven ausgleichen zu können. Aus diesem Grunde hat man in der Folgezeit diese Lokomotivart nicht weitergebaut. Hier soll die 2'C 1'—h3v120 at Hochdruck-Schnellzuglokomotive H 02 1001 beschrieben werden. Der Bauvorschlag für diese Lok wurde 1926 von der Berliner Maschinenbau-A.-G., vormals L. Schwartzkopff, Wildau, zusammen mit Prof. Löffler der Deutschen Reichsbahn vorgelegt. In engster Zusammenarbeit mit dem Konstruktionsdezernat des Reichsbahn-Zentralamtes wurden die Entwürfe in Wildau angefertigt. Dadurch konnten die bei der Deutschen Reichsbahn mit Hochdrucklokomotiven bereits gesammelten Erfahrungen gut ausgewertet werden. In den Jahren 1927/28 konnten diese Arbeiten beendet und im Jahre 1929 mit den ersten Standversuchen der Lok begonnen werden.

Das dem Entwurf zugrunde gelegte Leistungsprogramm war genau das gleiche, wie es für die 2'C 1' Einheitslokomotiven der Baureihen 01 und 02 maßgebend war. Diese beiden Typen stellten zur Zeit der Entwurfsarbeiten Ausführungen dar, in denen alle neuesten Erkenntnisse auf dem Gebiet des Lokomotivbaues Berücksichtigung gefunden hatten. So haben sich höchst wirtschaftliche Verbrauchszahlen finden lassen, die eine geeignete Grundlage für den Vergleich mit der Hochdruck-Schnellzuglokomotive darstellten. Der Vergleich sollte zeigen, wieviel Ersparnisse auf das reine Konto des Hochdruckdampfes und das gewählte Verfahren zurückzuführen sind. Durch Zugrundelegung des genau gleichen Bauprogramms war auf diese Weise eine einheitliche Vergleichsgrundlage geschaffen worden.

Als ausgesprochene Schnellzuglokomotive für den Verkehr im Flachland erhielt die Lok ebenfalls einen Raddurchmesser von 2000 mm. Die Achsstände entsprachen denen der Einheitslok, d. h., der feste Radstand wurde von den Kuppelachsen eingeschlossen, und die Treibachse erhielt um 15 mm geschwächte Spurkränze. Die Führung der Lok übernahm bei Vorwärtsfahrt ein normales zweiachsiges Drehgestell mit beiderseitiger Lastübertragung und Lastausgleich durch Schwanenhalsträger. Der seitliche Ausschlag betrug nach jeder Seite 100 mm. Die hintere Laufachse war als Adamsachse mit 80 mm Ausschlag ausgebildet. Mit diesem Laufwerk konnte die Lokomotive Weichen 1 : 7 mit anschließendem Bogen von 140 m Halbmesser durchfahren. Ablaufberge mit 200 m Scheitel- und Knickradius konnten anstandslos befahren werden.

Bei Ausnutzung des Achsdruckes und bei Höchstleistungen des Kessels ließen sich 2500 bis 2600 PSi mit der Lokomotive erzielen, die zur Förderung schwerster Schnellzüge bis zu 800 t Gewicht mit 100 km/h ohne Überlastung — wie das Bauprogramm verlangte — aus-

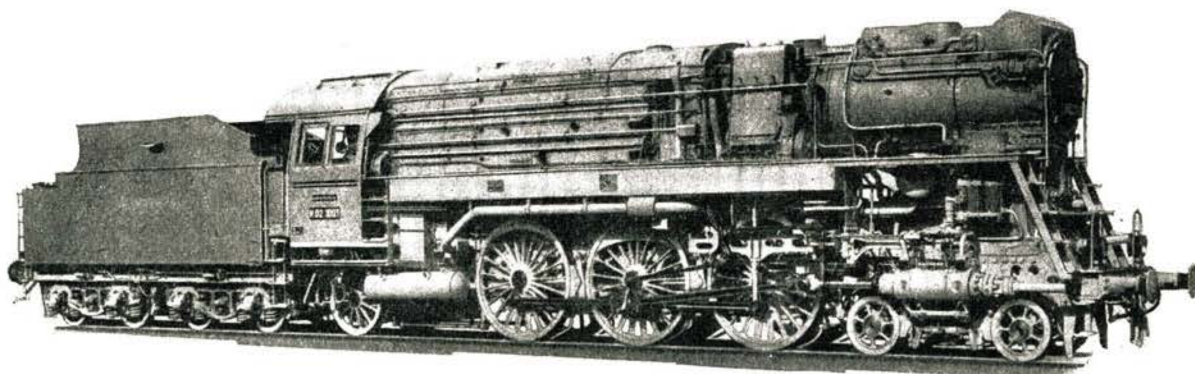


Bild 1 2'C'1 Hochdruck-Schnellzuglokomotive H 02 1001 von Schwartzkopff-Löffler.

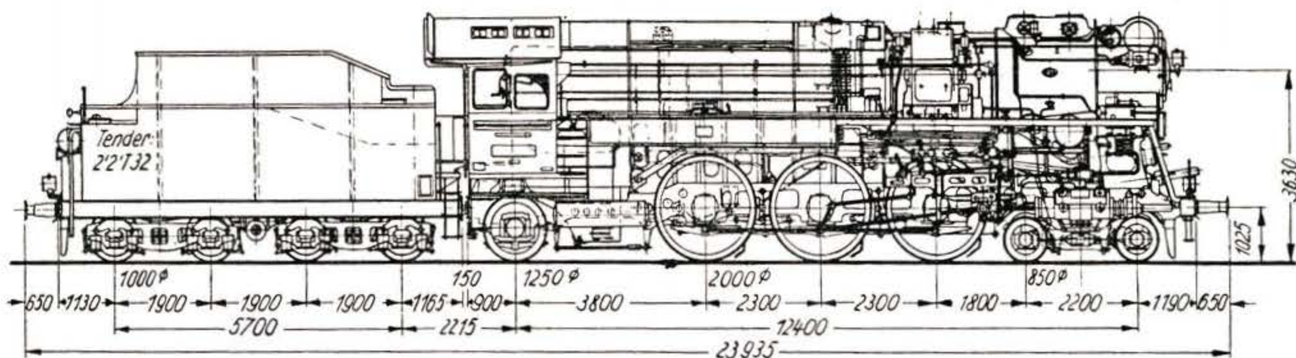


Bild 2 Maßskizze der Hochdruck-Schnellzuglokomotive H 02 1001.

reichten. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 110 km/h. Auf 10 ‰ Steigung, wie sie häufiger auf Ausläufen der reinen Flachlandstrecken vorkommen, konnte die Lok dauernd 500 t noch mit 65 km/h fördern, bei höchster Anstrengung auf kürzeren Strecken noch mit 70 km/h. Das Laufwerk — vor allem der Rahmen — glich völlig dem der Vergleichslok. Eine abweichende Ausbildung bedingte das Triebwerk, das mit Zweiachsantrieb durchgebildet wurde. Die beiden außenliegenden Hochdruckzylinder arbeiteten auf die zweite Kuppelachse, der innen liegende Niederdruckzylinder auf die erste Kuppelachse. Um eine ausreichende Treibstangenlänge zu erzielen, mußte der Niederdruckzylinder gegenüber den Außenzylindern nach vorn verschoben werden.

Mit Rücksicht auf die hohen Bremsleistungen bei den großen Geschwindigkeiten wurden sämtliche Achsen mit Ausnahme der Schleppachse abgebremst, und zwar bis zu 170 % der Achslast.

Die völlig vom normalen, in sich sehr steifen Niederdruckkessel abweichende Form des Löfflerkessels bedingte besondere Maßnahmen, um das bei den Einheitslokomotiven harmonische Zusammenwirken zwischen Elastizität des Barrenrahmens und aussteifender Wirkung des zylindrischen Kessels auch hier zu erzielen. Vom Übergang des vorn ebenfalls zylindrischen Hochdruck- und Niederdruckkessels in den rechteckigen Teil, der die Rohrbündel aufnahm, bis zur in sich wieder durch ein Gerüst selbsttragenden Feuerbüchse war zwischen Kessel und Rahmen ein lang durchlaufender Kastenträger als Verbindungsglied eingeschaltet worden. Durch die Verbindung von zwei mit verschiedenen Heizmitteln — Rauchgas und Dampf — arbeitenden Kesseln rückte die Rauchkammer mehr nach der Mitte der Lok. Sie trug beiderseit die Umwälzpumpen.

Von den Einheitslokomotiven her bereits vorhandene Bauteile und die dort angewandten Baugrundsätze sind weitestgehend übernommen worden. Was an Baugliedern beizubehalten war, beschränkte sich allerdings im wesentlichen auf Lauf- und Triebwerk. Die Lok war gekuppelt mit dem 2'2' T 32-Einheitstender.

Die vom normalen Stephensonkessel grundsätzlich abweichende Form des kombinierten Hoch- und Niederdruckkessels führte zu einer völlig neuen Kesselkonstruktion, bei der es die Hauptaufgabe war, die wesentliche Bestimmung des Lokomotivkessels, auch als tragendes und aussteifendes Organ gegenüber dem Barrenrahmen zu wirken, wieder zu erfüllen. Die einzelnen Rohrelemente und Rohrpakete wurden deshalb mangels innerer Eigensteifigkeit in dem an den Zylinderkesselteil anschließenden eigentlichen Hochdruckkessel in einem Formeisengerüst gelagert, das durch einen starken Blechmantel mit großen Ausschnitten ein Fachwerk darstellte. Um die Zahl der unter dem hohen Druck schwieriger dicht zu haltenden Rohrverbindungen auf ein Kleinstmaß zu beschränken, ist für die Herstellung der einzelnen Rohrgruppen in weitgehendem Maße die Schweißung angewandt worden.

Nach vorn schloß sich an das Fachwerk-Traggerüst die zylindrische Rauchkammer, der Niederdruckkessel und als Abschluß und Träger auf dem Zylindergußstück die Vorkammer an.

Die Feuerraumwände wurden durch eng nebeneinandergestellte Rohre des Hochdrucküberhitzers gebildet, die im unteren Teil zum Schutze des Auflagers und Bodenringes mit einer Ausmauerung versehen waren. Die im Langkessel untergebrachten Rohrbündel wurden an allen vier Seiten durch Wände aus Flügelrohren umschlossen, um die Wärmeverluste klein zu halten. Unvermeidliche Undichtigkeiten zwischen den Rohren wurden durch Füll-Isoliermasse abgedeckt. Zum Schutz gegen vorzeitige Anfressungen wurden alle Metallteile, die mit den Rauchgasen in Berührung kamen, durch einen Aluminiumstrich geschützt.

Der Verdampfer war eine zylindrische Trommel von 840 mm innerem Durchmesser und 31 mm Wanddicke mit ebenen, besonders eingesetzten Böden von 160 mm Dicke. Die Verdampfertrommel lag mit ihren Enden auf der Rahmenoberkante zwischen den letzten beiden Kuppelachsen auf einem festen vorderen Lager und einem Gleitlager hinten. Um jegliche Anbohrung der Verdampferwand zu vermeiden, wurde die Trommel an beiden Stellen mittels breitem Spann-Stahlband gehalten.

Die tiefe Lage der Verdampfertrommel gegenüber dem Führerstand machte die Ausbildung eines besonderen Instrumentes für die Anzeige des Wasserstandes erforderlich, für die prinzipiell die Anwendung eines Schwimmers naheliegend war. Der Schwimmer war in einem zwischen der zweiten und dritten Kuppelachse außen am Rahmen angeordneten Schwimmergehäuse von 160 mm ⌀ untergebracht. Auf diese Weise ist erreicht worden, daß in dem Schwimmergehäuse stets der gleiche Wasserspiegel vorhanden war wie in der Trommel. Die in dem Gehäuse spielende Schwimmerblase gab in ihrer höchsten zugelassenen Stellung einen Wasserstand von 104 mm unterhalb Unterkante des Dampfentnahmerohrs an. Die Bewegungen des Schwimmers wurden über ein Drahtseil, eine Trommel und einen Wellenzug bis dicht vor das Führerhaus übertragen. Alle diese Teile lagen unter dem Druck des Verdampfers, um einen möglichst kleinen Widerstand in dem Mitnehmergestänge zu haben. Der Wellenzug am Kessel entlang endete in einem Magnetgehäuse. Das freie Ende der Welle trug zwei Magneteisen, die den Kraftlinieneinfluß zweier um das Gehäuse herum drehbarer Magnete durch die Wand hindurch schlossen und durch elektrische Kupplung die Drehbewegung auf die Welle eines Anzeigers übertrugen. Man konnte jetzt durch eine auf dem Wellen-

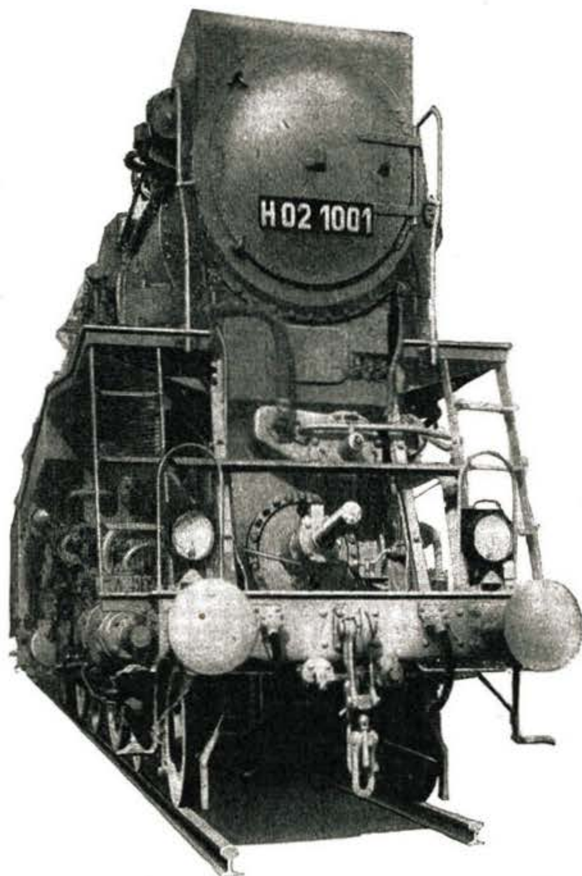


Bild 3 Vorderansicht der H 02 1001. Deutlich ist der Größenunterschied zwischen den äußeren Hochdruckzylindern und dem mittleren Niederdruckzylinder zu erkennen.

ende sitzende Scheibe, die hinter einem Ausschnitt mit Skala spielte, die Schwankungen des Wasserspiegels im Verdampfer verfolgen.

Der Rost hatte 1300 mm Breite und 1850 mm Länge, mithin 2,4 m^2 Fläche, und lag waagerecht. Durch die gedrängte Form der Feuerbüchse, den kleineren Rost und die Zuführung vorgewärmter Verbrennungsluft, hatte der Aschkasten eine von der Ausführung bei den Einheitslokomotiven abweichende Form erhalten. Die vom Lufterhitzer unterhalb des Umlaufes nach hinten kommenden Luftkanäle mündeten unmittelbar unterhalb des Bodenringes mit einem breiten Spalt von 283×1160 mm in den Aschkasten. Der Spalt war so weit, wie es die Umlaufträger gestatteten, nach hinten gezogen worden, um eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Verbrennungsluft auf den ganzen Rost zu erzielen. Der Aschkasten war zwischen dem Rahmen nach unten gezogen, die Hinterwand wich schräg nach vorn dem Ausgleichgestänge aus. Die so verbleibende Bodenfläche war vollständig in zwei Klappen aufgeteilt, die mit einem Scherengestänge vom Heizerstand aus zu bedienen waren. Die Rauchkammer war mit tiefen seitlichen Nischen zur Aufnahme der Umwälzpumpen versehen. Mit 1634 mm $\varnothing$ und 1996 mm Länge stellte sie einen großen Ausgleichsraum für die langen wenigen Auspuffschläge des einzigen Niederdruckzylinders dar. Die Seele des Löffler-Hochdruckkessels war, wenigstens soweit es den Kessel als Ausgangspunkt der Energieumsetzung betraf, die Umwälzpumpe. Wie bei dem normalen Kessel stets zwei voneinander unabhängig zu betreibende Speisepumpen vorgesehen werden, waren auch hier zwei Umwälzpumpen zu beiden Seiten der Rauchkammer aus Sicherheitsgründen angeordnet, um bei Ausfall einer Pumpe nicht die ganze Lok stillsetzen zu müssen. Die Pumpen waren gleichzeitig mit der Speisepumpe des Hochdruckkessels vereinigt und hatten noch eine kleine Pumpe für Zusatzwasser zum Hochdruckkreislauf als Ersatz bei Leckverlusten.

Die Hochdruckzylinder der Lokomotive bedingten wegen der hohen Drücke und besonders der hohen Temperaturen eine besondere Durchbildung. Mit Rücksicht auf den hohen Eintrittsdruck wurde die eigentliche Laufbuchse aus einem vollen Stahlblock St 60.11 herausgearbeitet und dann in einer Stahlgußlaterne gelagert, die die Kräfte auf den Lokomotivrahmen zu übertragen hatte. Die eigentliche Zylinderbuchse hatte nur 220 mm $\varnothing$, aber im Durchschnitt 28 mm Wanddicke.

Der Niederdruckzylinder war ein normaler Zylinder mit 600 mm $\varnothing$ und 660 mm Hub.

Die Steuerung beider Maschinengruppen war vollständig unabhängig für jede gesondert durchgebildet worden. Die Außensteuerung entsprach im ganzen Antriebsteil der Ausführung bei den Einheitslokomotiven. Die Innensteuerung war ebenfalls normal ausgebildet gemäß den Vorbildern der Einheitslok. Der Antrieb erfolgte von einer Hubscheibe auf der zweiten Kuppelachse aus.

Technische Daten:

Höchstleistung am Zughaken etwa	2000 PSe
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Reibungsgewicht	60 t
Leergewicht der Lok	111,5 t
Dienstgewicht der Lok	114,8 t
Betriebsdruck des Hochdruckkessels	120 atü
Betriebsdruck des Wärmeaustauschers	14—15 atü
Zahl der Rohre im Wärmeaustauscher	586
Zugkraft	11 500 kg

Zusammengestellt und bearbeitet nach Unterlagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1929 von Ing. Klaus Gerlach, Berlin.

GÜNTER SEIBT, Hohndorf

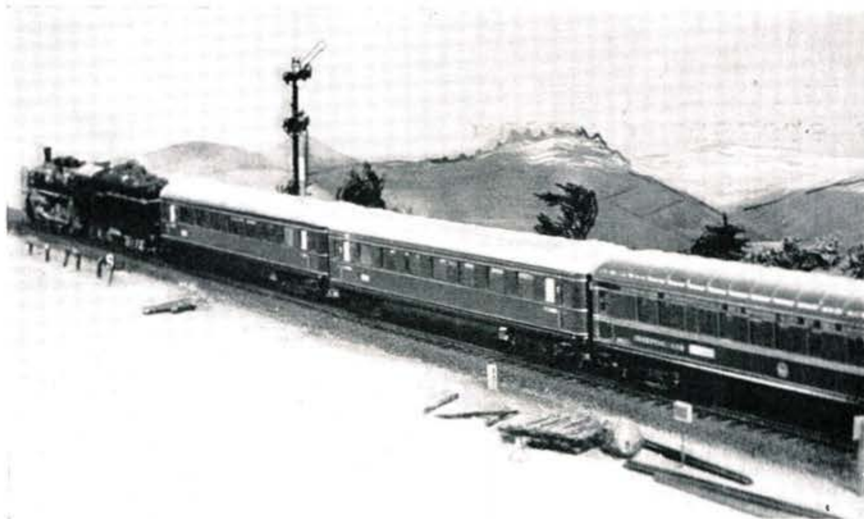
Richtige Beleuchtung

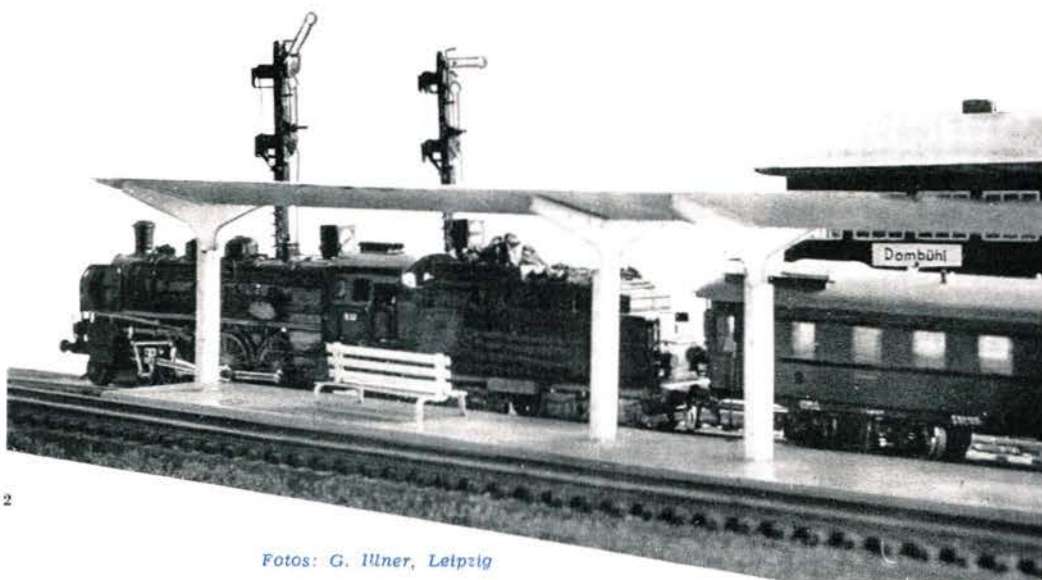
Gut sieht eine richtig beleuchtete Modellbahnanlage aus. Viele Modelleisenbahner machen jedoch die Nacht zum Tage. Die beim Vorbild so effektvollen Lichtkegel fehlen. Die kleinen Glühlämpchen bei der Modellbahn strahlen zuviel Licht nach allen Seiten ab. Ich versuchte deshalb zunächst mit größeren Leuchtenschirmen und dann mit Unterspannung bessere Effekte zu erzielen, ohne jedoch befriedigende Ergebnisse zu erreichen. Darum bemalte ich die Glühlämpchen mit schwarzem Lack, später mit schwarzer Tusche. So erhielt ich den gewünschten Lichtkegel, leider aber nur für kurze Zeit. Die Farbe verbrannte und bröckelte ab. Den nächsten Versuch unternahm ich mit schwarzem Einbrennlack (wie er in Autolackierereien Verwendung findet), der bei Hitze erst festbrennt. Die Glühlämpchen werden mehrere Male damit angestrichen, wobei unten eine kreisrunde Fläche von etwa 4 mm $\varnothing$ freibleibt.

Nach reichlich 400 Betriebsstunden sind die so präparierten Glühlämpchen noch unverändert schwarz.

Bis derartige Glühlampen im Handel erhältlich sein werden, ist diese Methode allen Modellbahnern zu empfehlen.

Modellbahn eines Eisenbahners


1



2

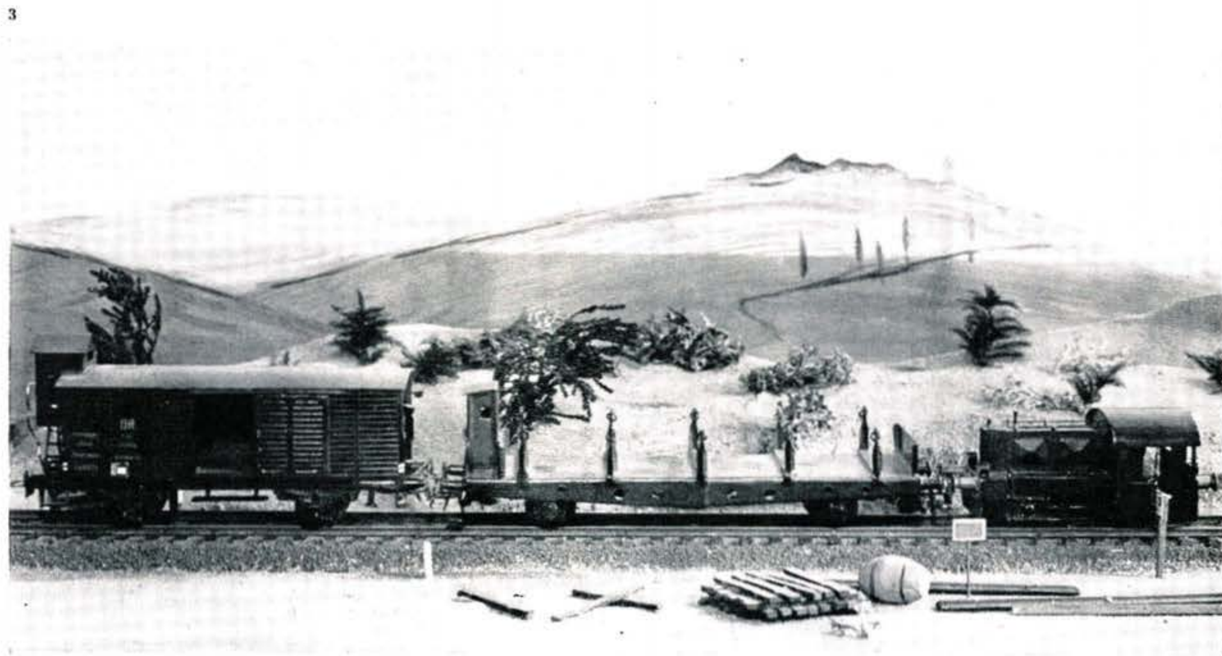
Bild 1 So stellt sich der Eisenbahner Lothar Graubner, Leipzig, einen Bauabschnitt seiner zukünftigen Modelleisenbahnanlage vor: Die Kurswagen des Orient-Expreß Paris—Prag—Warschau auf der eingleisigen Hauptstrecke zwischen Marktredwitz und der deutsch-tschechischen Grenzstation Schirnding im Fichtelgebirge. Die verbesserten H 0-Märklinwagen werden gezogen von einer Lok der Baureihe 18^5 (bay S 3/6), angefertigt von Heinz Kohlberg, Sömmerda.

Bild 2 Eilzug Nürnberg—Stuttgart mit einer Lok der Baureihe 18^5 bei der Ausfahrt aus dem Bf Dombühl. Der Eilzugwagen stammt aus der Werkstatt von Günter Gebert.

Bild 3 Arbeitszug auf einer Nebenbahnstrecke. Die Beschäftigten der Bahnmeisterei haben gerade Frühstückspause. Die Kleinlok $K^ö$ fertigte Horst Kohlberg, Erfurt, an.

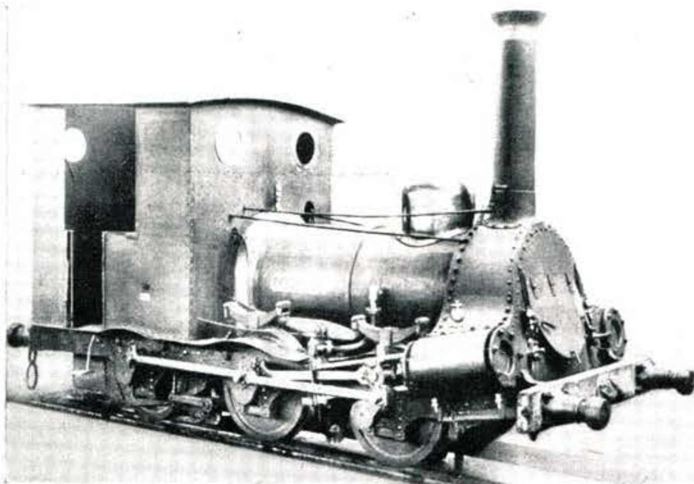
Fotos: G. Illner, Leipzig

3





interessantes von den eisenbahnen de

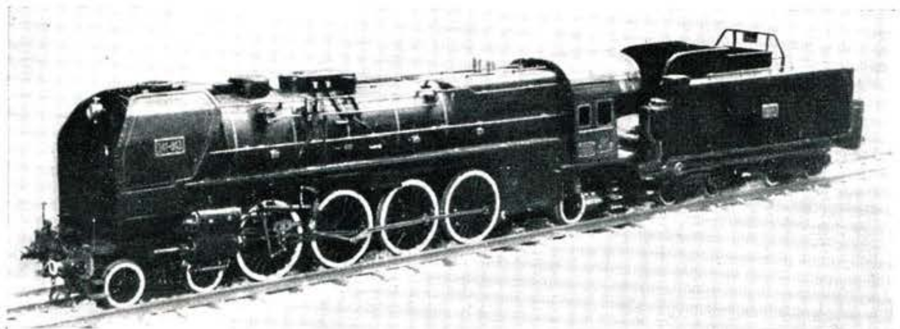




Die älteste erhaltene schwedische Dampflokomotive ist die Lokomotive „Fryckstadt" (unser Bild), die im Jahre 1855 in Munktells Werkstatt in Eskilstuna gebaut wurde. Die Lok steht im Eisenbahnmuseum in Stockholm.

Foto: Järnvägsmuseum Stockholm





Modell einer französischen Zweizylinderlok mit einfacher Dampfdehnung Typ 2-4-1 der „Region Est" der SNCF. Die Modell-Lokomotive wurde im Maßstab 1 : 17 von H. Hatier vom AFAC Paris angefertigt. Die Lok wird mit Kohle geheizt und ist voll betriebsfähig. Foto: G. Illner, Leipzig





Personenzugtenderlokomotive mit der Achsfolge C in Tollesbury (England), aufgenommen im Jahre 1950, ein Jahr vor der Stillegung der Kleinbahnstrecke.

Foto: European Railways — I. A. Aston

WALTER GEORGII, Zeuthen

Lenkung von dreiachsigen H0-Modellwagen mittels Steuerachse

Управление трехосьных модельных вагонов посредством управлаемой оси в масштабе H 0

The steering of six wheeler H 0-model cars with steering axle

Direction de véhicules modèles H 0 à trois essieux moyennant essieu directeur

DK 688.727.8

Im Heft 10/56 dieser Zeitschrift wurde in dem Artikel „Über die Laufeigenschaften dreiachsiger Modellwagen" auf die Verbesserung der Laufeigenschaften durch Lenkung der einzelnen Achsen hingewiesen.

Ich möchte hiermit eine von mir an verschiedenen Fahrzeugen erprobte, einfach herzustellende lenkbare Radsatzanordnung beschreiben, die von den bisherigen Vorschlägen abweicht. Es handelt sich dabei um die Verwendung einer mittleren „Steuerachse", die durch ihr seitliches Spiel in den Kurven über eine einfache Hebelanordnung die beiden Endachsen jeweils annähernd radial zum Mittelpunkt des Gleisdurchmessers einstellt. Die Versuche haben neben einer bedeutenden Herabsetzung der Kurvenreibung außerordentlich günstige Fahreigenschaften ergeben.

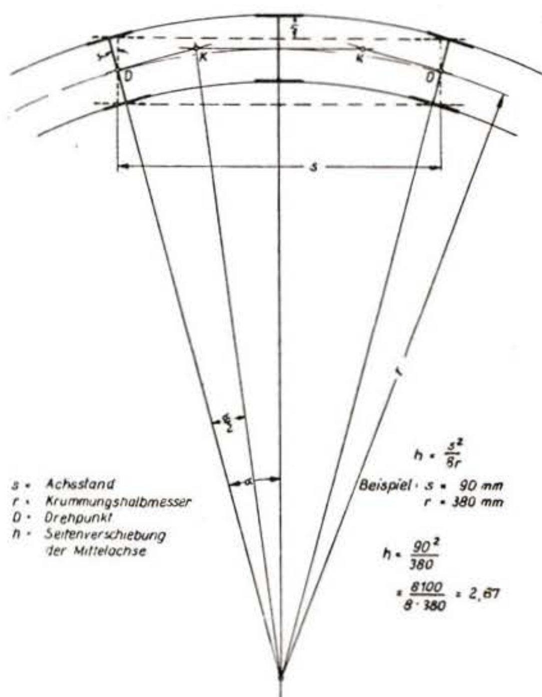


Bild 1 Schematische Darstellung des Steuervorganges.

Als Beispiel diene ein Wagen mit 90 mm Abstand der beiden äußeren Achsen. Dieses Fahrzeug war ursprünglich zweiachsig. Die Radsätze hatten bei einem Bogenhalbmesser von 380 mm eine sehr große Reibung in der Kurve. Sie verklemmten sich bei verschiedenen Weichen mit dem Spurkranz zwischen Schiene und Radlenker.

Um die Vorteile meines Vorschlages zu erklären, sind folgende Überlegungen notwendig:

Um die Kurvenreibung herabzusetzen, müßten sämtliche Achsen eines Wagens möglichst radial zum Mittelpunkt des Gleiskreises stehen. Aus Bild 1 ersieht man, daß bei vollkommen radialer Stellung der Achsen sich die beiden Mittelsenkrechten zwischen den Rädern der Achsen bei jeder Stellung auf der Winkelhalbierenden des Winkels α im Punkt K schneiden. Wenn man also die beiden Mittelsenkrechten beim Modell durch fest mit den Achshaltern verbundene Hebel ersetzt und in K in einen der beiden Hebel ein Langloch macht, muß beim Verschieben der Mittelachse zwangsläufig die Endachse ihre radiale Stellung einnehmen. Durch Verschieben des Punktes K nach der einen oder anderen Seite hin kann man den Drehwinkel der Außenachse verändern.

In dem gezeigten Beispiel ergibt sich bei 90 mm Achsstand der Außenachsen nach der Formel $h = \frac{s^2}{8r}$ bei einem kleinsten Radius von r = 380 mm eine Seitenverschiebung von h = 2,67 mm. Das heißt, die Mittelachse müßte ein Spiel von $2 \times 2,67 = 5,34$ mm besitzen.

Verschiedene Versuchsergebnisse zeigten aber, daß infolge des Seitenspiels der beiden Endachsen und der Toleranzen zwischen Spurkranz und Schiene ein Gesamtspiel von 4,5 mm für die Mittelachse ausreicht, selbst wenn man den Punkt K auf der Winkelhalbierenden des $\sphericalangle \alpha$ läßt. Wenn die Seitenverschiebung der Mittelachse auf 4,5 mm beschränkt bleibt, dann stellen sich die beiden Endachsen nicht ganz senkrecht zu den Kreistangenten ein. Dies ist aber von geringer Bedeutung, da die erfolgte Drehung der Endachsen

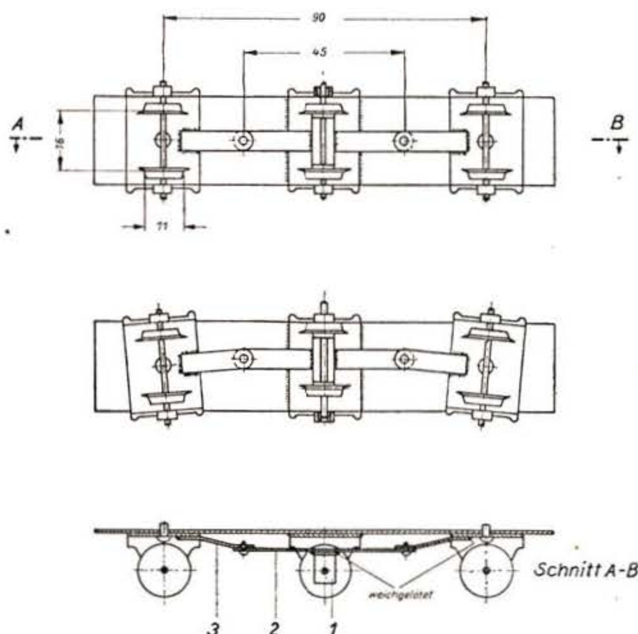


Bild 2 Lenkung für dreiachsige Modellwagen mittels Steuerachse.

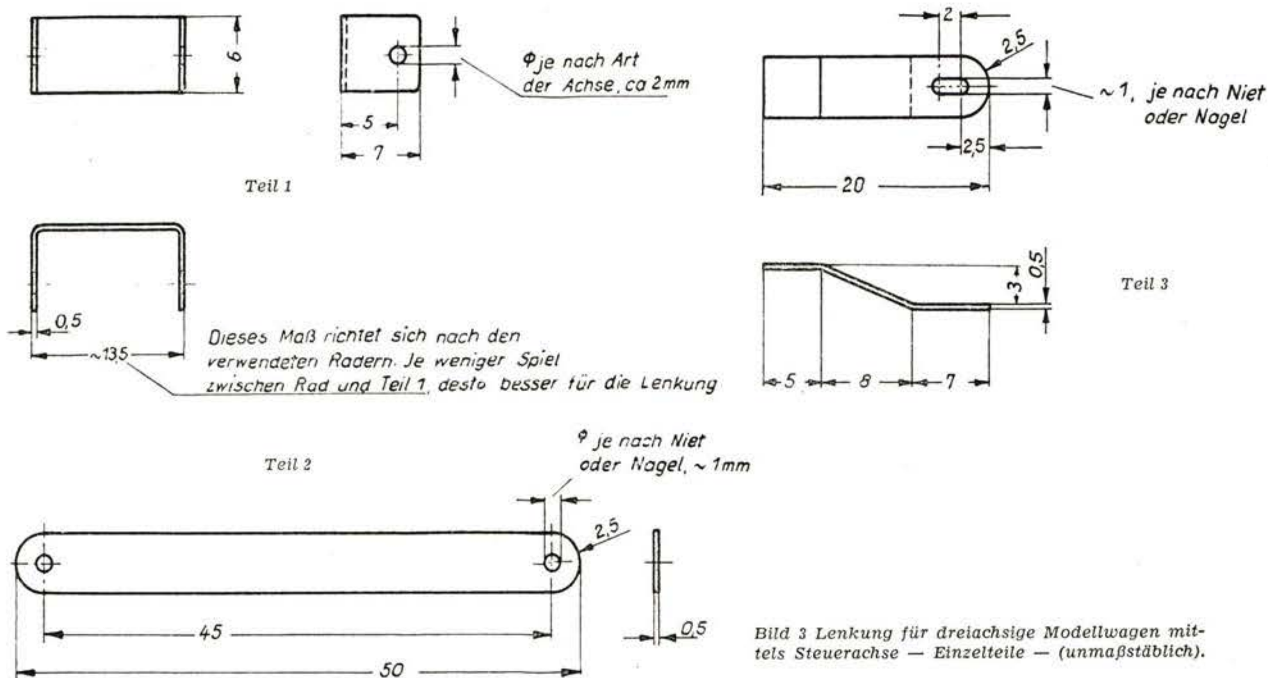


Bild 3 Lenkung für dreiachsige Modellwagen mittels Steuerachse — Einzelteile — (unmaßstäblich).

für die Verbesserung der Laufeigenschaften ausreicht. Andererseit ergibt sich der große Vorteil, handelsübliche Achshalter verwenden zu können. Man muß lediglich die mittleren Lager durchbohren und möglichst mit einer kleinen Metallbuchse versehen. Im Bild 2 werden die Stellungen der einzelnen Achsen gezeigt. Das Fahrgestell ist der Einfachheit halber nur schematisch dargestellt, und es sind nur die wichtigsten Maße angegeben worden. Im Bild 3 sind die notwendigen Einzelteile dargestellt. Das Material hierfür kann Eisen- oder Messingblech 0,5 mm dick sein. Die Größe der Bohrungen in den Achslagern der Mittelachse und in den anderen Teilen richtet sich nach den zur Verfügung stehenden Achsen bzw. Nieten für die Hebelverbindung. Für letztere können auch Nägel verwendet werden, die an den Hebel mit dem runden Loch (Teil 2) angelötet werden.

Es ist darauf zu achten, daß das Spiel bei diesen Bohrungen nicht zu groß wird, weil darunter der Einstellwinkel der Endachsen leidet. Teil 1 wird mit Teil 2 verlötet, während die beiden Teile 3 an die beiden äußeren Achshalter angelötet werden. Diese beiden Achshalter müssen in der Mitte durchbohrt werden, um sie drehbar lagern zu können. Der mittlere Achshalter ist am Fahrgestell festzunieten oder anzulöten.

Wie aus dem Aufsatz „Der Bogenlauf dreiachsiger Modellbahnwagen“ im Heft 3/58 hervorgeht, soll in älteren Modelleisenbahnzeitschriften eine ähnliche Anordnung von „Lenkachsen“ bereits beschrieben worden sein. In der DDR wurde die von mir vorgeschlagene Methode bisher nicht veröffentlicht.

Ich möchte noch besonders betonen, daß es sich bei meinem Vorschlag um ein Verfahren handelt, das vom Vorbild abweicht und durch die Verwendung der handelsüblichen Achslager auch nicht ganz dem Modellmaßstab entspricht. Es hat aber den Vorteil, daß es leicht anzufertigen ist und hinsichtlich der Laufeigenschaft dreiachsiger Wagen tatsächlich die Gewähr für einen sicheren Lauf gibt. Außerdem gibt es noch viele Modelleisenbahner, die sich, durch Platzverhältnisse bedingt, auf Bogenhalbmesser von 380 mm beschränken müssen und für die dann bei Verwendung von dreiachsigen Wagen mein Vorschlag eine wertvolle Hilfe darstellen dürfte.

Das richtige Buch am Arbeitsplatz

Rund um die Elektrizität

von einem Autorenkollektiv. Herausgegeben in der Reihe „Wissen und Schaffen“. Erschienen im Fachbuchverlag, Leipzig, zweite verbesserte Auflage 1954, 229 Seiten mit 193 Bildern. Format DIN B 6, Hl. 2,85 DM.

Modelleisenbahnen werden heute vorwiegend elektrisch betrieben. An ihnen treten — besonders wenn es sich um größere Anlagen mit Weichenstraßen handelt — auch Störungen auf, die oft elektrischer Natur sind. Bei der Zuschaltung weiterer Gleise, Beleuchtungskörper und Signallampen muß überlegt werden, ob die vorhandene Stromversorgung ausreicht, den hierzu erforderlichen zusätzlichen Strom zu liefern, ohne daß der Spannungsabfall unzulässig groß wird usw. Jeder Modelleisenbahner sollte daher auch Grundkenntnisse auf dem Gebiet der Elektrotechnik besitzen und in der Lage sein, einfache Rechnungen mit Spannung, Strom und Widerstand durchzuführen.

Das Buch „Rund um die Elektrizität“ ist recht geeignet, dem Modelleisenbahner — auch wenn er völliger Laie ist — über das Wesen der Elektrizität ausreichend zu unterrichten. Nichts wird vorausgesetzt als gesunder Menschenverstand. In Form von Zwiegesprächen behandeln die Verfasser das Thema kurzweilig. Zwei Brüder, ein Student der Technischen Hochschule und ein Oberschüler, unterhalten sich, experimentieren und besprechen; der ältere belehrt hierbei den jüngeren. Alles wird einfach und leichtverständlich erklärt. Zahlreiche Bilder ergänzen den Text. Viele Beispiele sind direkt für den Modelleisenbahner ausgewählt. Der Leser wird mit den Begriffen Spannung, Strom, Widerstand und Leitwert so vertraut gemacht, daß er mit ihnen sicher rechnen kann. Gleich- und Wechselstrom, der Transformator, das Ohmsche Gesetz, Kirchhoffsche Gesetze, Parallel- und Hintereinanderschaltung, Stromverzweigungen und Spannungsteilung, Brückenschaltung, Über- und Unterspannung werden mit durchgerechneten Beispielen anhand von Bildern behandelt. Eine Reihe von nützlichen Tabellen beschließt das Buch. Es sollte in keiner Bibliothek des Modelleisenbahners fehlen.

Hans Sutaner

Piko-Reparatur-Vertragswerkstätten

Annaberg-Buchholz 1 i. Erzg.	Fritz Fiedler, Gr. Kirchgasse 49
Aschersleben	HO-Industriewaren, Breite Str. 12—13
Aue/Sa.	C. A. Schieck, Auerhammer Str. 1
Auerbach/Erzgebirge	Rud. Georgi
Auerbach (Vogtl.)	Walter Zöphel, Sorgaer Straße 25
Bautzen	Rundfunk-Düwel, Wendische Straße 1
Bautzen	Kurt Martin Richter KG., Karl-Marx-Str. 7
Bad Doberan	Richard Flint, Markt
Bad Dürrenberg	E. u. H. Grille, Leipziger Straße 22
Bad Liebenwerda	Karl Schaffner
Berlin C 2	Franz Krzizan, Münzstr. 22
Berlin N 4	H. Pinetzki, Invalidenstr. 1 a
Berlin N 58	W. Vandamme, Schönhauser Allee 121
Berlin O 17	W. Noster, Brückenstr. 15 a
Berlin 0 34	HO Haus des Kindes, Stalinallee 226
Berlin O 112	HO Stalinallee Berlin, VSt. Spielwaren, Stalinallee 196
Berlin O 112	Erich Unglaube, Wülischstr. 58
Berlin C 2	HO-Warenhaus Am Alex, Alexanderplatz 2
Berlin NO 55	K. Rautenberg, Greifswalder Str. 1
Berlin NO 55	Heinz Langer, Dimitroffstr. 128
Berlin-Friedrichshagen	„Funkel" Karl Lulkiewicz, Am Goldmannpark 4
Berlin-Lichtenberg	Wilhelmy, Normannenstr. 38
Berlin-Oberschöneweide	Radio-Theml, Inh. Rudolf Theml, Wilhelminenhofstr. 42
Bernburg (Anhalt)	Kurt Dahmer, Steinstr. 3 h
Bernsdorf üb. Hohenstein-Ernstthal/Sa.	Paul Voigt, Bernsdorf 150
Bischofswerda (Sa.)	Radio-Löpelt, Karl-Marx-Str. 7
Bitterfeld	Grollmitz & Reinecke, Burgstr. 45
Calbe/Saale	Georg Goll, Bernburger Str. 81
Cottbus	August Klingler, Ströbitzer Str. 31
Cottbus	Werner Riemer, Eichenstr. 3
Crimmitschau (Sa.)	Karl Wagner, Am Markt
Demmin	Günther Welzel, Frauenstr. 10
Dessau	Hans Held, Steubenstr. 1
Dessau	Paul Wollram, Johannisstr. 5
Doberlug-Kirchhain i. Sa.	Nicolai Nebe, Leipziger Str. 42
Dresden A 1	Radio-Quelle, Schweriner Str. 36
Dresden N 8	HO-Haushaltstechnik „Modell-Expreß", Hoyerswerdaer Str. 31
Dresden A 29	Kaufmann & Thieme, Pennricher Str. 37
Dresden A 53	G. A. Schubert, Hüblerstr. 11
Eilenburg	Hans-Georg Böhme, Karlstr. 35/36
Eisenach	H. Rimbach, Sophienstr. 5
Eisenach	Herbert Stietzel, Katharinenstr. 4
Eisenberg/Thür.	Alfred Voigt, Otto-Geyer-Str. 9
Erfurt	H. Schulz, Trommsdorffstr. 27
Erfurt	Radio-Kästner, Lange Brücke 44
Erfurt	Ing. Wilhelm Mannack, Neuwerkstr. 1
Falkenberg (Elster)	Paul Oehler, Franz-Liszt-Str. 23
Finsterwalde (NL.)	Hans Löbe, Johannes-Knoche-Str. 14
Finsterwalde (NL.)	Mewes, Breitscheidstr. 14
Forst (Lausitz)	Manfred Preibisch, Pestalozziplatz 5
Frankfurt/Oder	Hans Seebrecht, Sophienstr. 13
Frankenberg (Sa.)	Ing. Erich Lorenz, Winklerstr. 49
Freiberg (Sa.)	Alfred Schöne, Korngasse 7
Freital	HO-Industrie, Untere Dresdner Str. 64
Gera	HO Industriewaren, Stalinstr. 30
Gersdorf üb. Hohenstein-Ernstthal	Heinz Schönherr, Hauptstr. 61
Glauchau	Radio-Spezialhaus „Rolf Klötzner", Markt 10
Glauchau	HO Industrie, Neue Agricolastr. 19
Görlitz	Alfred Dittmann, Hospitalstr. 42
Gotha	E. Sust, Pfortenstr. 6
Greifswald	HO-Elektrowaren, Straße der Freundschaft 56
Greifswald	Kurt Wickleder, Mühlenstr. 27
Greiz	Karl Rohleder, Friedrich-Engels-Str. 21
Grimma (Sa.)	Karl Pocher, Albert-Kuntz-Str. 14
Grimmen	Karl Heinz Peters, August-Bebel-Str. 33
Großenhain/Sa.	Kurt Göckeritz, August-Bebel-Str. 18
Großröhrsdorf/OL.	Wilhelm Gebler, Dammstr. 10
Güstrow/Mark	Georg Tetens, Ing., Str. d. Nat. Einheit 42
Halberstadt	Hermann Meier, Quedlinburger Str. 36
Halberstadt	Walter Vesterling, Hoher Weg 43
Haldensleben	Kurt Gramms, Bülstringer Str. 16
Halle	Paul Herzer, Geiststr. 62
Halle	Eduard Schmid, Steinweg 1
Hernhut/OL.	Wolfgang Schmidt, Löbauer Str. 77
Ilmenau	Walter Nöthling, Schlachthofstr. 4
Jena	Daniel Meinken, Steinweg 37
Kaltennordheim (Rhön)	Paul Terno, Thälmannstr. 6
Kamenz (Sa.)	Hellmuth Putzke, Pulsnitzer Str. 26
Karl-Marx-Stadt	Radio-Henkel, Poststr. 53
Karl-Marx-Stadt	Doberenz, Am Stadtbad
Karl-Marx-Stadt	Radio-Vogel, Straße der Nationen 19
Karl-Marx-Stadt-Wittgensdorf	Johannes Korb, Burgstädter Str. 27 Stadtannahmestelle: Fahrrad-Franke, Karl-Marx-Stadt, Innere Klosterstr. 12
Kirchberg (Sa.)	Walter Barth
Leipzig C 1	Elektro-Mech., R. Pinder, Schuhmachergäßchen 5
Leipzig C 1	Hinkel & Kutzschbach, Neumarkt 31—33
Leipzig C 1	HO Warenhaus I, Neumarkt 38
Leipzig C 1	Panier & Co., Reichsstr. 1—9
Leipzig N 22	Kurt Meißner, Fučikstr. 29 b
Leipzig O 5	W. Güldemann, Erich-Ferl-Str. 11
Leipzig O 27	Joachim Ettig, Papiermühlstr. 24
Leipzig W 31	P. A. Holtzhauer, Karl-Heine-Str. 83
Leipzig W 33	Erh. Schließer, Georg-Schwarz-Str. 19
Leipzig W 32	Alfred Nietsche, Altranstädter Str. 44
Langewiesen	Ernst Schwichtenberg, Thälmannstr. 52
Limbach-Oberfrohna 1	Gustav Plettig, Moritzstr. 4
Lübbenau/Spreewald	Radio-Lehmann, Hauptstr. 20
Magdeburg	Heinz Nosseck, Halberstädter Str. 126
Markneukirchen (Sa.)	Radio-Glaß
Meerane (Sa.)	Siegfried Findeisen, Marienstr. 13
Meißen	Joh. Keil, Kurt-Hein-Str. 15
Mittweida	HO Industriewaren, Markt 32
Naumburg	Gerh. Brandt, Michaelisstr. 65/66
Netzschkau (Vogtl.)	Günter Fiedler, Karl-Marx-Str. 30
Neukirchen über Crimmitschau	Bernhard Täumer
Neukirch (Lausitz)	Paul Winkler, Hauptstr. 44 b
Niedersedlitz	Fritz Apitz, Dorfstr. 2
Oederan (Sa.)	Werner Körner, Bahnhofstr. 3
Oelsnitz (Erzgebirge)	Ing. Gerhard Haase, Karl-Marx-Str. 19
Oelsnitz (Vogtland)	Werner Bach, Kirchplatz 5
Olbernhau (Sa.)	Rudenz Grießbach, Inh. Walter Grießbach, Grünthaler Str. 16
Oschatz (Sa.)	Radio-Steiger, Sporer Str.
Oschatz (Sa.)	Arthur Schiefer, Wermsdorfer Str. 9
Oschersleben (Bode)	Rundfunk-Bothe, Hornhäuser Str. 91
Pirna (Elbe)	HO Industriewaren, Kreisbetrieb Pirna-Sebnitz, Stadthaus III, Klosterhof
Plauen i. V.	Paul Neuberger, Pestalozzistr. 31
Plauen i. V.	HO Industriewaren, Krausenstr. 2
Plauen i. V.	Erich Klapproth, Trockenthalstr. 9
Potsdam	Charlotte Sonntag, Brandenburger Str. 20
Pulsnitz (Sa.)	Arno Bienert, Großröhrsdorfer Str. 8
Radeberg (Sa.)	Emil Kühn, Röderstr. 6
Radebeul 1	Radio-Doman, Stalinstr. 108
Raguhn (Anhalt)	P. J. Call, Hauptstr. 52
Riesa (Elbe)	Alfred Schneider, Ernst-Thälmann-Str. 1
Roßwein (Sa.)	H. F. Lichtenberger, Kirchstr.
Rostock	Wilh. Kleesten, Schröderstr. 45
Rudolstadt	HO Industriewaren, Thälmannstr. 45
Saalfeld	„Kinderstube" Horst Jahr, Saalstr.
Sangerhausen	Erich Mohr, Bahnhofstr. 20
Schmölln, Bez. Leipz.	Walter Simon, Markt 22
Schönebeck (Elbe)	E. Papenbrock, Böttcherstr. 51/52
Schwerin (Meckl.)	Rundfunk-Laden Hollien, Lübecker Str. 2
Sebnitz (Sa.)	Erich Werner, Karl-Marx-Str. 17
Sonneberg 3	Kurt Heß, Steinacher Str.
Stalinstadt	Prod.-Gen. des dienstleistenden Handwerks
Staßfurt	Ing. Fritz Wiest, Hohenerxlebener Str. 93
Stollberg (Sa.)	F. Albin Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17
Treuen (Vogtl.)	Kurt Huß, Kirchgasse 4
Weida	Heinz Jakob, Geraer Str. 7
Weimar	Konsum-Genossenschaft Stadt
Wernigerode (Harz)	Heinrich Schneider, Burgstr. 20
Wismar	Ing. Paul Schuldes, Stalinstr. 40
Wittenberg	Willy Schulz, Juristenstr. 11
Wurzen (Sa.) 2	Radio-Franke, Martin-Luther-Str. 13
Zeitz	Elektro-Schilling, Badstubenvorstadt 17
Zeitz	Hans Hollstein jr., Badstubenvorstadt 8e
Zittau (Sa.)	Horst Ullrich, Rosa-Luxemburg-Str.
Zwenkau	Rudolf Pfefferkorn, Stalinstr. 28
Zwickau (Sa.)	Paul Queck, Hauptstr. 10—12
Zwickau (Sa.)	Wilh. Bräuer, Leipziger Str. 13

KLEINE ANZEIGEN

Angebote auf Chiffre-Anzeigen bitten wir an den Verlag DIE WIRTSCHAFT, Berlin NO 18 zu richten. Auf dem Umschlag ist die am Schluß der Anzeige genannte Chiffre (zwei Buchstaben u. Ziffer) zu vermerken.

Verkaufe: **„Der Modelleisenbahner"** Jahrgang 1—7 ungebunden.
Angebote an Richard Blümel, Karl-Marx-Stadt 12, Frankenberger Str. 271

Verkaufe 65 gerade und gebogene Schienen, Marke Rusto, 1 elektr. Weiche, rechts, für DM 30. Günter Lacroix, Meineweh/Priesen 7, Kr. Zeitz

Märklin-Modell-Eisenbahn, Spur 0, 33 m Gleise, gerade, gebogene, 36, 18, 9, 5, 2 cm, 2 Kreuzungen, 4 elektr. Weichen, 1 Lok, 6 Wagen (Personen-, Schlaf-Güterwg.), Schaltkasten, Stellwerke, Tunnel, DM 240. Angebote unter ME 7771

Neuw. abzugeb. aus Fahrbach 2-Leiter Anlage (Prof. Höhe 3,5 mm), 10 gerade Schienen je 50 cm 30,- DM, 7 rd. Schienen (kl. Krs.) 25,- DM, 11 rd. Schienen (gr. Kreis) 33,- DM, 13 Verbindungsstck. 12,- DM, 3 Prellbockschienen 7,50 DM, 1 Doppelweiche 35,- DM, 1 Weichenpaar 40,- DM, 1 Gabelweiche 15,- DM, Steps, Leipzig S 3, Scharnhorststr. 51

Verkaufe billigst 85 Schienen, 15 Weichen, 5 Güterwagen, 3teiligen „Flieg. Hamburger" (8 Achsen), alles Spur 0 Märklin. Preis 165,— DM. Wolfgang Wache, Luckenwalde, Gottower Str. 28

Märklinschienen u. Weichenmaterial 00 z. Katalogpreis v. ca 300,- DM verkauft Haase, Oelsnitz/Erzgeb., Postfach 33

Modelleisenbahner: Jahrg. 1952 u. 53 geb., Jahrg. 1954 bis einschl. 1957 kompl. u. größere Anlage Spur 0 mit reichl. Zub. (Märklin u. selbstgebaut) gibt ab: Rudolf Bachmann, Mühlhausen i. Th., Martinistr. 19

Suche neue Gützold Lok BR 42, 3 Leiter Wechselstrom. Hermann Jelen, Heringen/Helme, Anleberstr. 17

Suche „Modelleisenbahner", Jahrgang 1952 bis 1954 und 1956 komplett, auch ungebunden. Werner Pfau, Berlin O 17, Voigtstr. 64

Kl. Märklin-Lok 2 C1, 2 C oder 2 B 1, Spur 0, Dampfmodell, sowie eine Anzahl D-Zug- und Güterwagen sucht Carl, Radebeul 2, Stalinstr. 157

Spur 0, Pack- und Postwagen, Märklin 4-achs. z. kf. ges. G. Naumann, Halle/S., Thaerplatz 22

Laufend gesucht: Märklin-Eisenbahnen Spur I u. 0. Vorab Modellausführungen und große Modelle von sämtlichen Wagengattungen, Loks mit Elektro- u. Dampfbetrieb, sowie Modellschienen und Weichen. Angebote an: P. Seifert, Milkau 148, Kreis Rochlitz/Sachsen

Tausche Briefmarkensammlung gegen Piko Modelleisenbahnartikel, rollendes und stationäres Material. Hans Hofer, Binz/Rügen, Haus Helene

Verkaufe für 200 DM od. tausche gegen TT-Spur Bahn: 1 E 44 neu, 1 Trafo (16 V Gleichstrom), 8 verschiedene Güterwagen, 70 gerade und gebogene, 4 Prellbockschienen, 7 Weichen, 1 Einflügel-, 1 Zweiflügel-Signal m. Beleuchtung. Hartmut Borsdorff, Blankenburg/Harz, Herwegstr. 9

Verkaufe z. Taxw. 6 Loks, div. Wagen sowie eine Grundplatte (1,5 x 3 m) mit Schaltschrank. Verkauf nur Mo-Fr. von 17-19 Uhr. Dietr. Künne, Berlin NO 18, Lenin-Allee 142 v. 3 Tr. b. Neumann

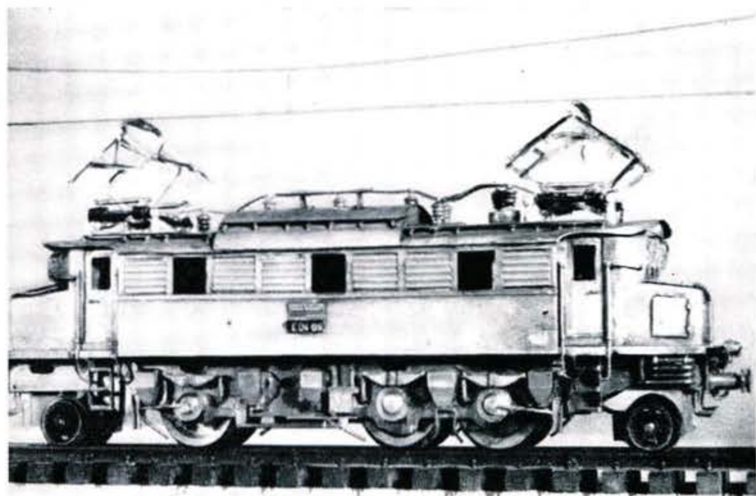
Verkaufe „Modelleisenbahner" Heft 1/1952 bis 12/1956, „Miniaturbahnen" Heft 5 bis 15, „Modelleisenbahnerwelt" Heft 68-84. Angebote an M. Klose, Leipzig O 5, Sachsenstr. 1

Verkaufe 1 Piko-Eisenbahntrafo 220 V Wechselstrom für Gleichstrom-Bahnbetrieb. 1 Oberleitungstriebwagenzug blau/elfenbein für Gleichstrom. Beides neuwertig, etwa 30 DM. Detlef Brühl, Radeberg, Pillnitzerstr. 6a

„Der Modelleisenbahner" ist im Ausland erhältlich:

Belgien: Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Dänemark:** Modelbane-Nyt; B. Palsdorf, Virum, Kongevejen 128; **England:** The Continental Publishers & Distributors Ltd., 34. Maiden Lane, London W. C. 2; **Finnland:** Akateeminen Kirjakauppa, 2 Keskuskatu, Helsinki; **Frankreich:** Libraire des Méridiens, Klienсksieck & Cie., 119, Boulevard Saint-Germain, Paris-VI; **Griechenland:** G. Mazarakis & Cie., 9, Rue Patission, Athenes; **Holland:** Meulenhoff & Co. 2—4, Beulingsstraat, Amsterdam-C; **Italien:** Libreria Commissionaria, Sansoni, 26, Via Gino Capponi, Firenze; **Jugoslawien:** Državna Založba Slovenije, Foreign Departement, Trg Revolucije 19, Ljubljana; **Luxemburg:** Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Norwegen:** J. W. Cappelen, 15, Kirkagatan, Oslo; **Österreich:** Globus-Buchvertrieb, Fleischmarkt 1, Wien I; **Rumänische Volksrepublik:** C. L. D. C. Baza Carte, Bukarest, Cal Mosilor 62—68; **Schweden:** AB Henrik Lindstahls Bokhandel, 22, Odengatan, Stockholm; **Schweiz:** Pinkus & Co. — Büchersuchdienst, Predigergasse 7, Zürich I, und F. Naegeli-Henzi, Forchstraße 20, Zürich 32 (Postfach); **Tschechoslowakische Republik:** Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Stalinova 46; Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Postovy urad 2; **UdSSR:** Zeitungen und Zeitschriften aus der Deutschen Demokratischen Republik können in der Sowjetunion bei städtischen Abteilungen „Sojuspechatj", Postämtern und Bezirkspoststellen abonniert werden; **Ungarische Volksrepublik:** „Kultura", P. O. B. 149, Budapest 62; **Volksrepublik Albanien:** Ndermarrja Shetnore Botimeve, Tirana; **Volksrepublik Bulgarien:** Petschatni proizvedenia, Sofia, Léguè 6; **Volksrepublik China:** Guozi Shudian, Peking, P. O. B. 50; Hsin Hua Bookstore, Peking, P. O. B. 329; **Volksrepublik Polen:** P. P. K. Ruch, Warzawa, Wilcza 46.

Deutsche Bundesrepublik: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und Redaktion „Der Modelleisenbahner", Berlin.



1

Das gute Modell

Bild 1 Nach dem Plan in den Heften 5 bis 8/56 hat der Oberschüler Rolf Ehrentraut aus Meißen dieses vorzügliche H 0-Modell einer Ellok der Baureihe E 04 angefertigt.

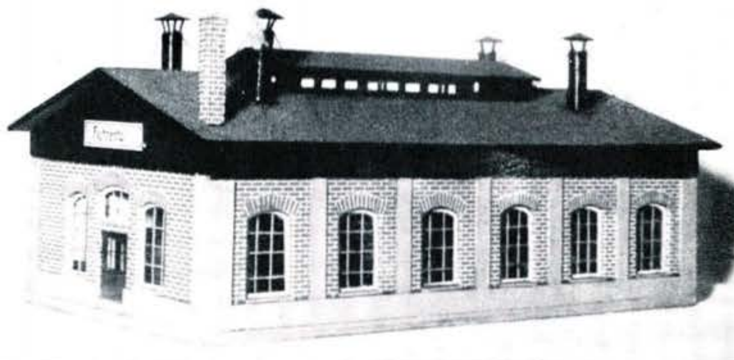
Bild 2 Nach unserem Bauplan im Heft 11/1957 fertigte Ulrich Mulsow aus Premnitz das Modell eines Lokschuppens in der Baugröße H 0 an. Diese Leistung ist besonders hoch einzuschätzen, da U. Mulsow sich erst seit Anfang 1957 dem Modelleisenbahnbau widmet.

Bild 3 Dieser zweiständige Lokschuppen in der Baugröße H 0 ziert die 2,90 × 1,20 m große Modelleisenbahnanlage unseres Lesers Willi Hoppe aus Magdeburg. Den Lokschuppen baute W. Hoppe nach unserer Bauanleitung im Heft 2/1957.

Bild 4 Wolfgang Bahnert aus Leipzig hat nach dem Bauplan in den Heften 7 bis 10/54 das H 0-Modell der Lok Baureihe 42 gebaut, die einen Zug mit 40 Achsen ohne Schwierigkeit zu ziehen vermag. Angetrieben wird das Modell durch einen Piko-Topfmotor über eine Untersetzung 24 : 1.

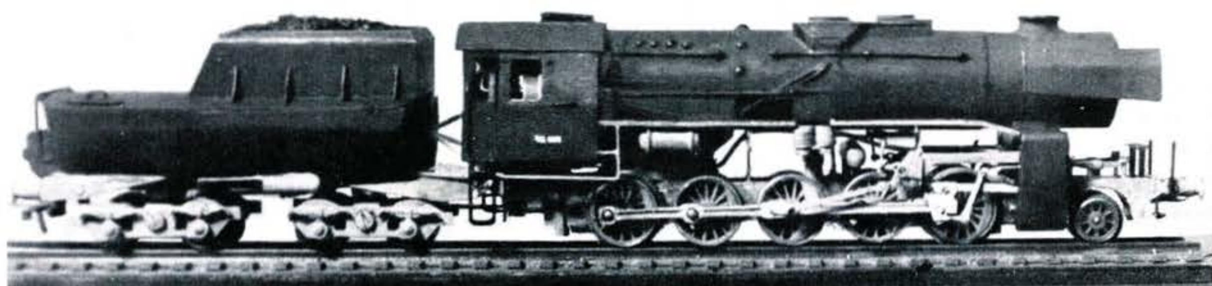


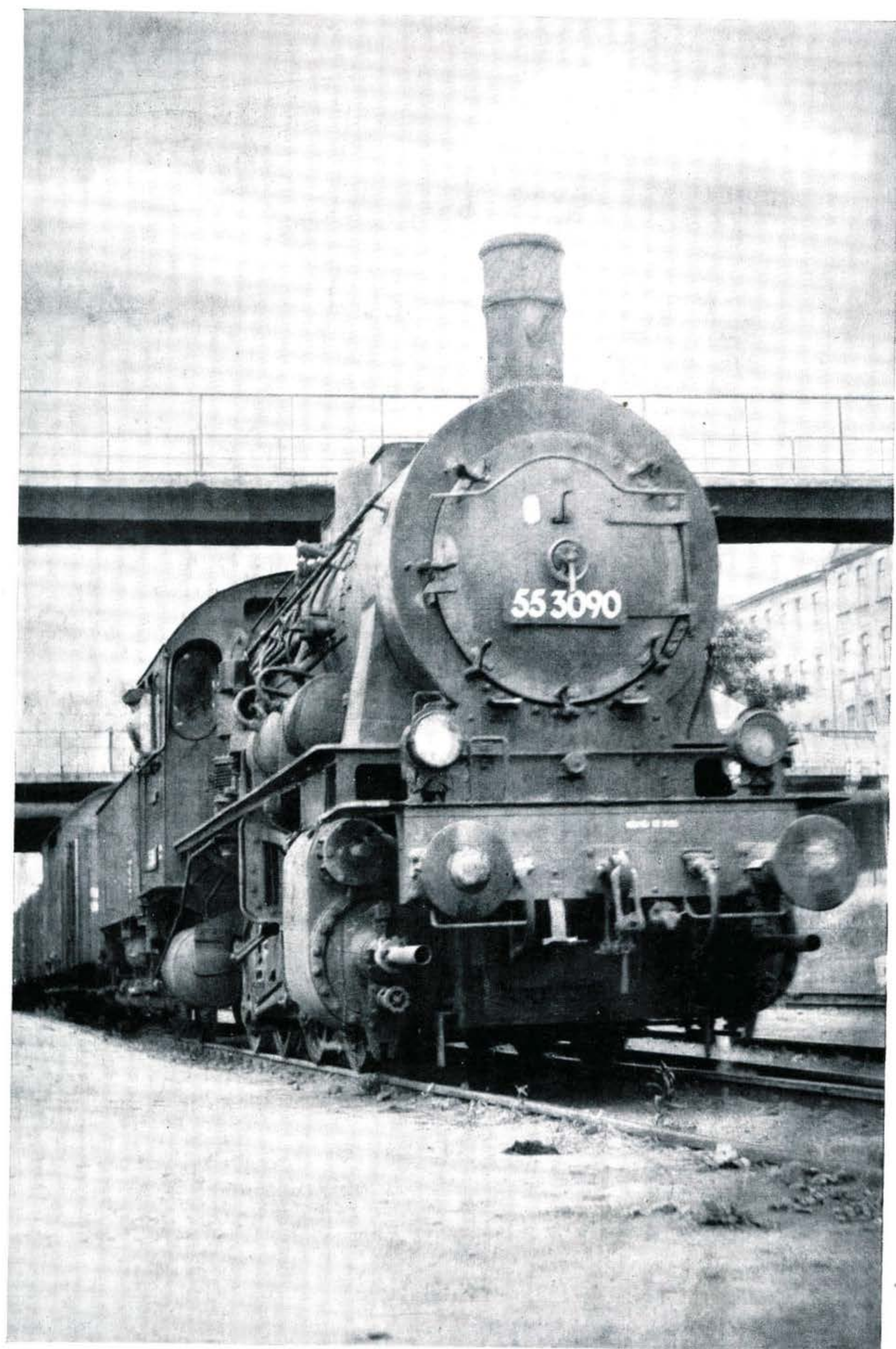
2



3

4




55 3090